

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA  
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA MANAGEMENTU

**Možnosti cestovního ruchu v Ostravě**

Possibilities of Tourism in Ostrava

Student: Bc. Magda Kellerová

Vedoucí diplomové práce: Doc. Ing. Václav Lednický, CSc.

Ostrava 2010

### **Místopřísežné prohlášení**

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci včetně všech příloh vypracovala samostatně s přispěním vedoucího práce a používala jsem pouze literaturu v práci uvedenou.

V Ostravě dne 30. dubna 2010

.....

podpis studenta

## Obsah

1. Úvod.....	1
2. Metodika zpracování a cíl práce.....	4
2.1. Postupy zpracování a použité metody .....	4
2.2. Cíl diplomové práce .....	5
3. Charakteristika cestovního ruchu .....	6
3.1. Historický vývoj cestovního ruchu.....	8
3.2. Prvky cestovního ruchu a jeho význam pro lidi .....	12
3.3. Předpoklady rozvoje cestovního ruchu .....	15
3.4. Cestovního ruchu v životě člověka a jeho význam .....	17
3.5. Typologie cestovního ruchu .....	19
3.6. Okolí systému cestovního ruchu .....	20
3.7. Technické památky .....	22
3.7.1. Definice pojmu technická památka .....	23
3.7.2. Kategorizace technických památek .....	24
3.8. Cestovní ruch technických památek.....	26
4. Charakteristika lokality .....	27
4.1. Geografický popis .....	27
4.2. Historie Ostravy .....	28
4.2.1. Lovci mamutů.....	28
4.2.2. Zrození města .....	29
4.2.3. Objevení uhlí v roce 1763 .....	29
4.2.4. Vznik Československa rok 1918 .....	30
4.2.5. Mnichov 1938.....	31
4.2.6. Ostrava po roce 1945.....	31
4.2.7. Ostrava po roce 1989.....	32
4.2.8. Současná Ostrava v 21. století.....	32
4.3. Možnosti cestovního ruchu v Ostravě.....	33
4.3.1. Kultura.....	33
4.3.2. Zábava .....	34
4.3.3. Příroda .....	35
4.3.4. Sport .....	36
4.3.5. Pravidelné nejvýznamnější akce v Ostravě .....	36

4.3.6.	Technické památky.....	37
4.4.	Přehled technických památek na Ostravsku.....	38
4.4.1.	Dolní oblast Vítkovic .....	41
4.4.2.	Hornické muzeum OKD Landek.....	43
4.4.3.	Důl Michal.....	44
4.4.4.	Větrná Jáma Vrbice.....	45
4.4.5.	Halda EMA.....	46
4.5.	Swot analýza .....	46
4.5.1.	Silné a slabé stránky .....	47
4.5.2.	Příležitosti a hrozby .....	50
5.	Výsledky konkrétně zaměřených průzkumů.....	52
5.1.	Rozbor výsledků SWOT analýzy .....	52
5.2.	Životní prostředí .....	52
5.3.	Infrastruktura .....	53
5.4.	Turistické zajímavosti .....	54
5.5.	Lidské zdroje .....	54
5.6.	Propagace města .....	55
5.7.	Rozbor výsledků dotazníkového výzkumu .....	55
6.	Doporučení .....	60
6.1.	Doporučení vyplývající z SWOT analýzy.....	60
6.1.1.	Doporučení - životní prostředí.....	60
6.1.2.	Doporučení - infrastruktura .....	61
6.1.3.	Doporučení - turistické zajímavosti.....	62
6.1.4.	Doporučení - lidské zdroje .....	62
6.1.5.	Doporučení - propagace města .....	62
6.2.	Doporučení vyplývající z marketingového průzkumu .....	63
7.	Závěr.....	64
	Seznam použité literatury .....	66

# 1. Úvod

Cestovní ruch, nepřehlédnutelný segment současného světového hospodářství, představuje konglomerát činností, z nichž většina má charakter osobních služeb. Jako odraz rozvoje společnosti a nekonečné touhy člověka po poznání a nových zážitcích, se stává cestovní ruch v masové podobě nejen světovým fenoménem spotřeby, ale i jednou z důležitých hnacích sil světové ekonomiky. **U cestovního ruchu je oceňováno především široké spektrum faktorů, jimiž turismus působí na ekonomický růst** účelným využíváním různých přírodních podmínek a krás, historických a kulturních památek, obchodních, sportovních, kulturních i náboženských akcí, přičemž nezanedbatelný je i jeho vliv zprostředkovaný prostřednictvím rozšiřování rozhledu a fyzickou i duševní regeneraci účastníků cestovního ruchu. Zároveň se jedná o podnikatelskou oblast, která svými potřebami zasahuje do širokého spektra hospodářských aktivit a vytváří rozsáhlý prostor pro rozvoj podnikání, především malého a středního. Tato skutečnost hovoří jasně o multiplicitě a průřezovém charakteru cestovního ruchu. Současně však existuje vysoká otevřenost tohoto systému, což zdůrazňuje těsnou závislost cestovního ruchu na vnějším prostředí, jež dominantně ovlivňuje jeho strukturu a rozvoj. V této oblasti je typické, že právě nynější cestovní ruch masového charakteru již není určován zástupci třídy žijící z investovaného kapitálu, ale je ovlivňován především příjmem ekonomicky aktivní skupiny lidí, čímž se stává konkrétní ekonomické prostředí určujícím faktorem jeho rozvoje. Z tohoto hlediska je tudíž cestovní ruch integrální součástí ekonomiky státu, a proto jeho vývoj i předpoklady rozvoje jsou konkrétní situací a trendem národního hospodářství logicky determinovány. Velký, a často rozhodující, vliv na vývoj i rozvoj cestovního ruchu mají určité jevy krizového až katastrofického charakteru. Jedná se především o politickou situaci jak v jednotlivých státech představující cílové destinace, tak o vývoj vztahů mezi jednotlivými státy či uskupeními států navzájem. Proto významný omezující vliv na vývoj a rozvoj cestovního ruchu mají zejména domácí rozpory vyúsťující v nestabilitu příslušného státního systému či válečný stav mezi státy. Zejména válka je faktorem, který zastavuje cestovní ruch nejen v zemích, které se zúčastňují válečného konfliktu, ale i v zemích sousedních. Novým a vysoce nebezpečným prvkem omezujícím cestovní ruch, je světový terorismus. Zároveň si je nutno uvědomit, že rozmach a příznivý vývoj cestovního ruchu je omezován i přírodními katastrofami nejrůznějšího charakteru.

I když koncentrační tendence, jež jsou dány postupující globalizací ve světě zasáhly i cestovní ruch, je přesto tato podnikatelská oblast dosud výraznou doménou malého a středního podnikání. Uplatňuje se zde příznivě především dravost, adaptabilita a inovační schopnosti malých a středních firem, i když mají často omezené finanční, vědomostní i lidské zdroje. Proto zákonitě patří tato podnikatelská oblast i do oblasti všech výzkumů, které se dotýkají drobného podnikání. Přitom si je však zapotřebí uvědomit, že cestovní ruch v podmínkách řady států není spásonosný, neboť svým charakterem je to služba, která se může dobře rozvíjet pouze v podmínkách úspěšného rozvoje celého hospodářství.

**Cestovní ruch se stal v průběhu 20. století neodmyslitelnou součástí života moderního člověka.** Přitom pod pojmem cestovní ruch je nutno chápat soubor všech stavů a jevů, které vyplývají z cestování osob, v případě, že s pobytem není spojeno trvalé usazení a vykonávání výdělečné činnosti. Proto lze považovat cestovní ruch za systém aktivit i činností, které vznikají po dobu cestování a pohybu účastníků mimo jejich bydliště, přičemž motivujícím prvkem účasti na cestovním ruchu je obvykle odpočinek nebo povinnost. Jedná se v rozhodující míře o činnosti charakteru služeb, přičemž typické pro cestovní ruch jsou služby osobní. To znamená, že ekvivalentem pro uspokojování potřeb v cestovním ruchu z národohospodářského hlediska je heterogenní soubor služeb, na jejich produkci jsou zainteresováni jak bezprostřední producenti (ubytování, atrakce), zprostředkovatelé i organizátoři (cestovní kancelář), tak i další podnikatelé, kteří z cestovního ruchu profitují (výroba a prodej upomínkových předmětů, doprava, směnářská činnost, výpůjční služby různého druhu, průvodcovská činnost apod.).

Toto odvětví má však mnoho společného s předměty dlouhodobé spotřeby, které nás obklopují, a proto vyžaduje odborný přístup, aby bylo dosaženo úspěchu. To znamená že turistický nebo služební pobyt je převážně dlouhodobě plánován, je často nákladný a mnohdy vyžaduje určitou přípravu. Zároveň je zapotřebí vidět v tomto odvětví významnou přednost ve skutečnosti, že **v turistice jde do značné míry o zhodnocování nehmotných statků**, tj. půvabu a jedinečnosti krajinných scenérií, folklóru, originality historických památek či kulturních zážitků. A tak se prostřednictvím cestovního ruchu realizuje ojedinělá ekonomická kategorie nazývaná „**renta cestovního ruchu**“, tj. finanční vyjádření přírodních, historických a dalších místních jedinečností, které nelze jinak získat, než prostřednictvím turistického průmyslu. Přitom však nelze nevidět, že **turistika je podnikání zaměřené na lidi a pro lidi**. Největší motivací pro cestování je totiž kontakt s lidmi, ať už stojí v pozadí touha poznat jiné kultury, vést obchodní jednání nebo pouze navštívit přítele či příbuzné. Současně nelze zapomínat, že velkou předností cestovního ruchu se stala jeho vzdělávací

činnost neboť umožňuje nenásilnou a vysoce poutavou formou přiblížit mladé generaci dědictví vytvořené našimi předky a tak do jisté míry zabraňovat stále více se rozvíjejícímu konzumnímu pojetí života.

## 2. Metodika zpracování a cíl práce

Základem úspěchu každé odborné a výzkumné práce je vhodně zvolená metoda získání a zpracování vstupních informací a odpovídající stanovení cíle práce. Proto je zapotřebí věnovat této problematice značnou pozornost již na počátku zpracování.

### 2.1. *Postupy zpracování a použité metody*

Základním metodickým nástrojem při zpracování práce bude systémový přístup k dané problematice. Systémový přístup vychází z komplexního, holistického vnímání jevů ve všech vnějších a vnitřních zákonitostech. Je výhodné jej uplatnit při řešení transdisciplinárních a interdisciplinárních problematik. Charakteristikou systémového přístupu je nejen jeho pojetí, způsob stanovení problému, způsob interakce metod a způsob prezentace získaných výsledků, ale i přehlednost.

**Základem zpracování a první části práce** na předloženém tématu diplomové práce se stal **sběr podkladových údajů** a jejich uspořádání do určitého systému. Vlastní sběr podkladových a vstupních materiálů jsem rozčlenila do následujících dvou etap:

- první etapu představovalo shromažďování dostupných primárních dat o konkrétním objektu mého průzkumu získávání informací z odborné literatury,
- druhou etapu tvořilo shromažďování sekundárních dat, které jsem získala cestou cíleně řízených rozhovorů s odborníky na danou problematiku a vedoucími pracovníky jednotlivých zařízení cestovního ruchu v kraji.

**Druhou částí práce se stalo vlastní zpracování získané datové základny**, kde byly využity následné základní metody:

- **analýza** - jedná se o myšlenkové rozložení předmětu výzkumu na jeho jednotlivé části čímž se získají podklady pro určení vlastnosti jednotlivých procesů a informace o existujících vazbách a návaznostech,
- **syntéza** - což představuje tvorbu komplexní představy zkoumaného objektu cestou uspořádání a rozborem získaných základních poznatků do uceleného celku,
- **abstrakce** - touto metodou dochází k rozlišení podstatných údajů od podkladových údajů nepodstatného charakteru,



- **kamparace** - jež jako metoda představuje srovnávání jednotlivých jevů navzájem a určení charakteristických odlišností a případných shodných prvků.

Východiskem zpracování se tak stávají základní analytické postupy přičemž předpokladem efektivní analýzy jsou především komplexní a kvalitní data, což se v praxi moc často nestává. Proto analytici k doplnění chybějících informací využívají metody analogie (úsudek opírající se o podobnost nebo stejné vlastnosti rozdílných entit), dedukce (logické odvození, hledání faktů z předpokladů), extrapolace (přechod z užší na širší oblast pomocí analogie), indukce (úsudek směřující od jednotlivého k obecnému) a interpolace (výpočet hodnot funkce v bodě ležícím uvnitř intervalu z hodnot funkce v krajních bodech).

## **2.2. Cíl diplomové práce**

Pojem cíl představuje obecně dosažení žádaného stavu v určitém, konkrétně stanoveném čase. Přitom se doporučuje rozdělit časový úsek sledující období naplňování cíle na dílčí etapy, které jsou zakončeny dílčím cílem. V případě této práce se jedná v podstatě o naplnění těchto dílčích cílů:

- Nashromáždění potřebných dat, jejich důslednou analýzu běžnými analytickými postupy a podrobení získaných analytických informací důsledné komplexní syntéze.
- Z takto zpracovaných podkladových materiálů vytvořit dílčí závěry práce, které představují rozhodující základ pro návrh konečného doporučení a tím vyvrcholení svých zpracovatelských snah.

Hlavním cílem této diplomové práce, jež představuje důsledné propojení dílčích cílů, je vytvoření představy o možném a efektivním využití všech potenciálů, které poskytuje území Ostravy pro rozvoj cestovního ruchu. S tím souvisí i vyslovení vlastního názoru na tvorbu, způsob řízení a uplatňování vlivu turistické destinace jakožto významného aktivního činitele v současném rozvoji cestovního ruchu.

### 3. Charakteristika cestovního ruchu

Cestovní ruch je významný společensko-ekonomický fenomén jak z pohledu jednotlivce, tak společnosti. Každoročně představuje největší pohyb lidské populace za rekreací, poznáváním a naplněním vlastních snů a potřeb z příjemné dovolené. Je součástí spotřeby a způsobu života obyvatel zejména ekonomicky vyspělých zemí. Ve světovém měřítku patří vedle obchodu s ropou a automobilového průmyslu ke třem největším exportním odvětvím. U cestovního ruchu je oceňováno především široké spektrum faktorů, jimiž turismus působí na ekonomický růst účelným využíváním různých přírodních podmínek a krás, historických a kulturních památek, obchodních, sportovních, kulturních i náboženských akcí, přičemž nezanedbatelný je i jeho vliv zprostředkovaný prostřednictvím rozšiřování rozhledu a fyzickou i duševní regeneraci účastníků cestovního ruchu. Zároveň se jedná o podnikatelskou oblast, která svými potřebami zasahuje do širokého spektra hospodářských aktivit a vytváří rozsáhlý prostor pro rozvoj podnikání, především malého a středního.

Pro vznik cestovního ruchu v moderním pojetí musely být vytvořeny základní předpoklady cestovního ruchu kam patří dle názoru GAWORECIKLEHO [3] i PANASIUIKA [20]

- svoboda pohybu, jako právo svobodně měnit místo pobytu i nezávisle se pohybovat
- existence potenciálu cestovního ruchu, jímž je výskyt přírodních nebo člověkem vytvořených atraktivit a potřebné turistické infrastruktury,
- existence volného času, se kterým může člověk disponovat,
- uspokojení základních životních potřeb v takové míře, že člověk může uspokojit i potřeby zbytnější, mezi které patří i potřeby uspokojované části na cestovním ruchu.

Cestovní ruch však nevzniká jen jako touha cestovat a spatřit různé zajímavosti, ani není důsledkem nějakého migračního pudu lidí, ale vzniká na základě materiálních podmínek života společnosti a jejich vývoje. Je výsledkem jak demokratizace společnosti lidí, tak rozvoje výroby.

Intenzivní rozvoj cestovního ruchu a jeho dnešní masová podoba vzniká asi v druhé polovině dvacátého století. Vzhledem k tomu, že je to jev velmi složitý, s bohatou a stále

se rozvíjející vnitřní strukturou jsou značné problémy při jeho vymezení a definování. Příkladem jsou následující definice:

- **BORMAN (1931)** definuje cestovní ruch jako cesty, jež se podnikají za účelem zotavení, zábavy, obchodu a povolání nebo i z jiných příčin (za zvláštními událostmi) při nichž dochází k dočasné změně bydliště. Nepatří sem dojíždění za prací. Autor zdůrazňuje nepravidelnost a dočasnost cest, bez úmyslu se usadit.
- **R. GLICKSMANN** definuje cestovní ruch jako „sumu vztahů mezi lidmi, kteří se nacházejí v nějakém místě přechodně, a mezi obyvateli tohoto místa“. Zdůraznění vztahů mezi lidmi, jež na základě účasti na cestovním ruchu vznikají.
- **E. FEDOR (1937)** chápe cestovní ruch jako „periodický příliv a odliv lidí do určitého místa nebo státu“. Autor zdůrazňuje další aspekt cestovního ruchu, přemístění a přepravu a vztahy mezi bydlištěm a cílovým místem.
- **H. POSER (1933)** rozumí pod pojmem cestovní ruch „lokální nebo územní nahromadění cizinců s přechodným pobytem, které podmiňuje vznik vzájemných vztahů mezi cizinci na straně jedné a domácím obyvatelstvem, místem a jeho krajinou na straně druhé“; autor si všímá především změn, které cestovní ruch způsobuje, včetně vztahů mezi účastníky cestovního ruchu a místním obyvatelstvem.
- **W. HUMZINKER a K.KRAPF (1942)** položili základ ucelené teorii cestovního ruchu, který definují jako „souhrnné označení vztahů a jevů, vznikajících na základě cesty a pobytu místně cizích osob, pokud se pobytem nesleduje usídlení a pokud s ním není spojena žádná výdělečná činnost“. Tato definice se stala východiskem dalšího vývoje, zejména v poválečném období, ale i v současné době.
- **V. DOHNAL (1969)** chápe „cestovní ruch jako cestu uspokojování potřeb lidí v oblasti rekreace, turistiky a kultury, pokud k němu dochází mimo běžné životní prostředí a ve volném čase“. Podobně vymezuje cestovní ruch i další autor.
- **E. KOPŠO (1984)** „cestovní ruch je uspokojování potřeb reprodukce fyzických i duševních sil člověka mimo běžné životní prostředí a ve volném čase“.

- **J. KAŠPAR (1985)** vychází z podobného přístupu a cestovní ruch chápe jako „cestování a dočasný pobyt lidí mimo místo trvalého bydliště, obvykle ve volném čase a to za účelem rekreace, poznání a spojení mezi lidmi“.

Za mezinárodní definování cestovního ruchu i jako předmětu zkoumání statistického šetření se staly podle Malé Mezinárodní konference Světové organizace cestovního ruchu (ve zkratce WTO World Tourist Organization) v Ottavě 1991. Její účastníci přijali návrh, že cestovním ruchem se rozumí „činnost osoby cestující na přechodnou dobu do místa ležícího mimo její běžné prostředí (místo bydliště), a to na dobu kratší než je stanovená, přičemž hlavní účel cesty je jiný než výkon výdělečné činnosti v navštíveném místě“. Stanovenou dobou se v mezinárodním cestovním ruchu rozumí jeden rok, v domácím cestovním ruchu šest měsíců.

Výdělečná činnost není v navštíveném místě založená na trvalém nebo přechodném pracovním poměru, ale to nevylučuje služební, obchodní a podobné cesty s pracovní motivací hrazené z titulu pracovního poměru u zaměstnavatele v místě bydliště nebo firmy. Definice WTO vylučuje z cestovního ruchu cestování v rámci místa trvalého bydliště, pravidelné cesty do zahraničí, dočasné přestěhování se za prací a dlouhodobou migraci.

Zjednodušené je cestovní ruch specifikován v kombinaci s pojmem cestování i v české verzi evropské normy EN 13809:2003, která má status české technické normy. Pod cestováním a cestovním ruchem rozumí „činnost lidí, kteří cestují na místa mimo své běžné prostředí anebo zde pobývají za účelem zábavy, pracovní nebo z jiných důvodů“ (Služby cestovního ruchu - cestovní agentury a cestovní kanceláře (touroperátoři)-terminologie, ČSN EN 13809,2004), jak uvádí HESKOVÁ a kol. [4].

### **3.1. Historický vývoj cestovního ruchu**

Historické kořeny současného cestovního ruchu ve světovém hospodářství zasahují hluboko do dějin vývoje společnosti lidí. Literatura i archeologické nálezy dokazují, že lidé v podstatě cestovali již od dávnověku. Proto lze považovat cestovní ruch, pokud jde o jeho původní význam, za jiný výraz pro cestování. Postupně je však cestovní ruch spojován s využitím volného času, s poznáním, objevech či zisku z obchodování. **Moderní pojetí cestovního ruchu lze spojovat až s rokem 1841**, kdy se uskutečnil první hromadně organizovaný turistický výlet 570-ti účastníků zvláštním vlakem z Leicesteru do Loughborough při příležitosti otevření železniční tratě z Derby do Rugby v Anglii. Tento

výlet byl zorganizování Thomasem Cookem (1808-1892), který také v roce 1855 uskutečnil první zahraniční hromadný zájezd na světovou výstavu do Paříže. Thomas Cook je současně považován i za zakladatele první cestovní kanceláře na světě, když rozpoznal počátky vznikající poptávky rekreaci a ve své cestovní kanceláři vytvořil nabídkou předpoklady ke vzniku cestovního ruchu jak zdůrazňuje LEDNICKÝ [14].

Původně nesmělý turismus, který se začal intenzivně rozvíjet až v první polovině 19. století se mění v komplexní ekonomický a sociální jev současnosti charakterizovaný především přemísťováním v prostoru z důvodů, jež patří do řádu slastí. **V průběhu druhé poloviny 20. století se cestovní ruch pak stává největším „průmyslovým“ produktem na této planetě.** Jako zaměstnavatel stamilionů, více častěji však méně kvalifikovaných pracovníků, je nepřekonatelný ve statistice zaměstnanosti. Současný cestovní ruch v důsledku svého rozvoje vystupuje jako komplex ekonomických činností různých oborů a odvětví, takže je chápán jako převážně samostatná oblast národního hospodářství. KASPAR [10] upozorňuje současně, že rozvoj cestovního ruchu byl ovlivněn velmi významně zlepšením dopravního systému zejména vznikem železniční dopravy, rozvojem automobilismu a letecké přepravy. Zhoršující se životní prostředí v oblastech se silnou koncentrací obyvatelstva a hospodářství, stres z pracovní činnosti a růst blahobytu širokých vrstev obyvatelstva má podle téhož autora za následek, že cestovní ruch se stal skutečnou a důležitou podmínkou lidské existence a tak ztratil luxusní charakter, který měl v minulosti.

Dynamický rozvoj cestovního ruchu a rozmístění světových destinací turismu reprezentující stranu nabídky formoval historický vývoj poptávky, která se diversifikovala a do několika hlavních segmentů cestovního ruchu, jimiž jsou přímořské pobyty, horské oblasti a venkov.

**Přímořské pobyty** přitom představují nejstarší formu masového cestovního ruchu a jsou dosud jeho nejvyhledávanějším segmentem. **Horské oblasti** opožděněji, ale obdobným způsobem jako mořské pobřeží, se staly důležitou lokalitou působení cestovního ruchu. Vývoj cestovního ruchu v horách lze rozdělit do tří etap, kdy první období lze časově lokalizovat do třicátých let 20. století. V té době vznikla horská střediska první generace zakládaná v nižších polohách. Tato střediska byla budována v dosahu železničních tratí. Jednalo se spíše o mnohostranná centra různorodých funkcí alpinismus, zimní sporty, letní byty, termální a klimatické lázně. Na tuto etapu navazovala etapa výstavby nových zimních středisek druhé generace v šedesátých letech uplynulého století, jejich vznik ve vyšších nadmořských výškách si vyžádal neobvykle intenzivní rozvoj zimních sportů, především však sjezdového lyžování. Koncem sedmdesátých let vzniká období budování zimních středisek třetí generace,

což představuje vytváření středisek integrovaných do vysokých nadmořských výšek, která jsou budována podle přesně stanovených urbanistických modelů s jednotnou formou, přesně stanovenými zónami a s dokonalou vybaveností. Přílišná intenzifikace cestovního ruchu však přináší i řadu negativních jevů znehodnocujících zejména životní prostředí.

Rychlý rozvoj měst spojený se zhoršováním životního prostředí již **počátkem 20. století přivedl cestovní ruch na venkov** v podobě pobytu na venkově. Byly to zpočátku vyšší a střední vrstvy obyvatelstva, které započaly s pronajímáním tzv. letních bytů, kde se stěhovaly zámožné rodiny zpravidla s malými dětmi v době letních prázdnin. Nová forma dlouhodobých sezónních pobytů na venkově vytvořila postupně základy vzniku venkovského cestovního ruchu. Tento vývoj pokračoval velmi intenzivně po druhé světové válce v podobě masového rozvoje soukromého vlastnictví venkovských chalup a chat v řadě zemí. Současně vzniká v řadě zemí agroturistika, jako projev návratu lidí k přírodnímu pochopení podstaty zemědělství. V posledním období se pak objevují šetrné formy turistiky představované různou podobou ekoturistiky.

Po 2. světové válce je vývoj cestovního ruchu podle názoru MALÉ a kol. [16] výrazně ovlivňován:

- obdobím nutné rekonstrukce válkou zničeného hospodářství u velké části zemí světa, poválečným rozdělením světa, zejména Evropy, do dvou odlišných politickoekonomických seskupení, V nichž byly výrazně odlišné podmínky pro rozvoj cestovního ruchu, a které trvalo prakticky až do devadesátých let,
- silným nástupem rozvojových zemí do světové ekonomiky i do oblasti cestovního ruchu.

Přestože tyto skutečnosti diferencovaly vývoj cestovního ruchu v jednotlivých částech světa i v jednotlivých státech, můžeme v poválečném vývoji cestovního ruchu zaznamenat některé společné rysy:

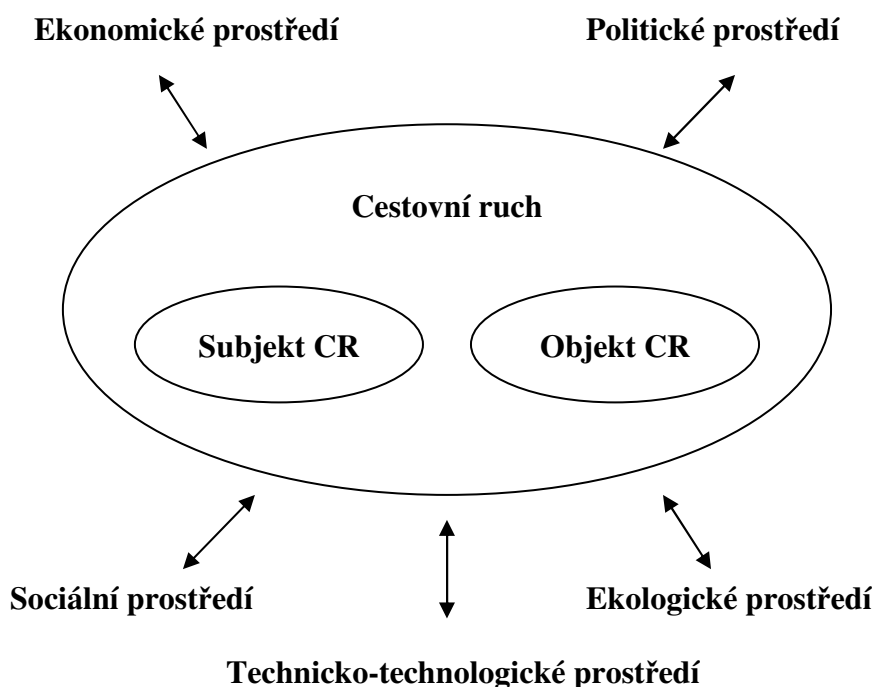
- stále rostoucí význam a postavení cestovního ruchu v životě lidí, neboť cestovní ruch se stává nezastupitelnou složkou spotřeby obyvatelstva ve většině států a účastní se ho všechny vrstvy společnosti,
- s rozšiřujícím fondem volného času je jak dovolená, tak i víkendový čas stále více využíván k účasti na cestovním ruchu,
- cestovní ruch se stále více segmentuje do rozmanitějších typů, které odpovídají různorodým potřebám a motivům, jež k účasti na cestovním ruchu vedou,

- účast na cestovním ruchu je stále více rozkládána do období celého roku, rostoucí délka dovolené má často za následek její rozkládání do více částí v průběhu roku,
- podstatně se rozšiřuje i teritoriální rozložení cestovního ruchu, kdy rozvoj dopravy zejména letecké, zpřístupnil prakticky celé území světa,
- na mezinárodní trh cestovního ruchu vstupují stále nové země, výrazný je i v poválečném období nástup zejména rozvojových zemí,
- pokračuje rozvoj materiálně-technické základny cestovního ruchu, který stále více ovlivňuje doprava (zejména letecká a silniční). Vedle ubytovacích a stravovacích zařízení se rozvíjejí a budují především zařízení sportovní, kulturní, společensko-zábavní a další, se snahou o komplexní uspokojení potřeb účastníků cestovního ruchu. To pak také nachází odraz v budování tzv. komplexních středisek cestovního ruchu s vysokým stupněm vybavenosti,
- výstavba materiálně-technické základny cestovního ruchu se stává součástí územního plánování a je stále více účelně usměrňována i v zájmu zachování přírodního a rekreačního potenciálu do budoucna,
- stále větší akcent je kladen na ochranu přírody (v různých stupních) a na tzv. šetrné typy cestovního ruchu. Udržitelný rozvoj cestovního ruchu se stává stále větší výzvou posledního období,
- oproti předchozímu období více zasahuje do oblasti cestovního ruchu stát a to jak z hlediska podpory rozvoje, tak i z hlediska jeho usměrňování. Proto v řadě států vznikají samostatná ministerstva, vládní orgány a řada dalších institucí v oblasti cestovního ruchu,
- cestovní ruch se stal fenoménem světové ekonomiky i ekonomik národních a v jejich rozvoji hraje svými ekonomickými dopady významnou roli,
- prohlubující se mezinárodní dimenze cestovního ruchu akcentují stále výraznější mezinárodní spolupráci v této oblasti. Rozvíjí se i činnost existujících mezinárodních organizací (případně nově vzniklých) v zájmu celosvětové podpory s usměrňování rozvoje cestovního ruchu,
- pokračuje specializovaná výchova pracovníků pro oblast cestovního ruchu, která se výrazně rozšiřuje i na oblast vysokoškolského studia,
- rozvoj cestovního ruchu v národním i mezinárodním měřítku je stále více závislý na zdrojích informací. Vznikají samostatné výzkumné ústavy,

rozšiřují se i informační systémy, podobně jako i v jiných oblastech i do cestovního ruchu stále více proniká výpočetní technika a informační technologie.

### 3.2. *Prvky cestovního ruchu a jeho význam pro lidi*

Cestovní ruch je současně otevřený a dynamický systém, který tvoří dva základní podsystemy, a to subjekt cestovního ruchu a objekt cestovního ruchu. Vazby existují mezi cestovním ruchem jako systémem a jinými systémy, které tvoří jeho okolí - vnější prostředí. Jde o ekonomické, politické, sociální, technicko-technologické a ekologické prostředí (viz obr. 3.1.).



Obr. 3.1. Systém cestovního ruchu, KASPAR [10].

**Subjekt cestovního ruchu** reprezentuje účastník cestovního ruchu. Z ekonomického hlediska je jím každý, kdo uspokojuje svoje potřeby spotřebou statků cestovního ruchu v době cestování a pobytu mimo místo trvalého bydliště a obvykle ve volném čase. Je nositelem poptávky a spotřebitelem produktu cestovního ruchu. Vlastní účastníky cestovního ruchu (návštěvníky) členíme následovně:

**Návštěvník** (visitor) je osoba, která v domácím cestovním ruchu cestuje na jiné místo v zemi svého trvalého bydliště na kratší dobu než šest měsíců. V zahraničním cestovním



ruchu cestuje do jiné země na dobu nepřesahující jeden rok s tím, že hlavní účel cesty je v obou případech jiný než výkon výdělečné činnosti.

**Turista** (tourist) je osoba, která v domácím resp. zahraničním cestovním ruchu splňuje kritéria návštěvníka. Účast turisty na cestovním ruchu je spojena minimálně s jedním přenocováním. Z hlediska délky pobytu se přitom rozlišuje:

- **turista na dovolené** (holiday maker), který pobývá na daném místě více než určený počet nocí a dní,
- **krátkodobě pobývajícím turistu** (short-term tourist), který cestuje na dobu nepřekračující určený počet nocí nebo dní, ale zahrnuje pobyt alespoň s jedním přenocováním.

**Výletník** (excursionist, someday visitor) je návštěvník, který necestuje na kratší dobu než 24 hodin s tím, že přenocuje v navštíveném místě.

**Objekt cestovního ruchu** (object of tourism) je všechno, co se může stát cílem změny místa pobytu účastníka cestovního ruchu. Objekt cestovního ruchu je také nositelem nabídky, cestuje do cílového místa jen tehdy, když existuje vhodný ekvivalent na uspokojování jeho potřeb. Proto jsou jeho součástí služby a zboží vyráběné podniky a institucemi cestovního ruchu v cílovém místě. Cílové místo musí mít vhodné přírodní a kulturní potenciál pro cestovní ruch, který se označuje i jako primární nabídka. Potenciál cestovního ruchu není v prostoru rozmístěn rovnoměrně a s ohledem na svojí jedinečnost může mít místní, regionální, celostátní, až mezinárodní význam. Umožňuje naplnit cíle (motivy) účasti na cestovním ruchu (oddych, zdraví, poznávání, společenská komunikace apod.). Prostředkem k dosažení tohoto cíle je různorodá infrastrukturní vybavenost, která se označuje jako sekundární nabídka. Jde o podniky, zařízení instituce cestovního ruchu, které umožňují návštěvníkům cílového místa přechodně se ubytovat, stravovat a vykonávat různé rekreační, sportovní, kulturní a jiné aktivity typické pro cestovní ruch. Cílovým místem může být nejen určitá lokalita, ale i stát, jehož přitažlivost není odvozena od zajímavostí jeho středisek a regionů cestovního ruchu, ale je pro návštěvníky zajímavý jako celek. Od jiných zemí se odlišuje způsobem života místních obyvatel, jejich zvyklostmi, tradicemi apod. V rámci státu jak z hlediska funkcí lze rozlišit:

- **městská střediska** cestovního ruchu, ve kterých jsou soustředěny kulturně-historické památky, administrativně-správní orgány, obchody a průmysl,
- **lázeňská místa** vybudovaná na bázi přírodních léčivých zdrojů (termální a klimatické lázně),

- **rekreační střediska** s možností koupání a vodních sportů v nížině, turistiky a vodních sportů v podhorských oblastech, turistiky a zimních sportů v horské krajině,
- **rekreační obce**, ve kterých zanikla původní hospodářská funkce a v současnosti jsou využívány k rekreačním účelům,
- **chatové oblasti**, nacházejí se obvykle při vodních plochách nebo výletních místech s přírodními atraktivitami.

### Územní celek

Primární nabídka	Sekundární nabídka
<p><b>nabídka daná přírodou:</b> arboreta a botanické zahrady, chráněná území, jeskyně, minerální a termální prameny, naučné stezky, horolezecké terény, přírodní a umělé vodní plochy, řeky, lyžařské, běžecké a sjezdové terény, lyžařské a turistické značené cesty.</p> <p><b>nabídka vytvořená člověkem:</b> hrady, zámky, sakrální stavby, městská památková a obchodní centra, konferenční prostory, památky, muzea, technické památky, skanzeny, lidová architektura, veřejnosti přístupné provozy výroben, kulturní a sportovní zařízení.</p>	<p>ubytovací zařízení, restaurační a občerstvovací zařízení, cestovní kanceláře, informační a turistická střediska, herny, casina, směnárny, hraniční přechody, celnice, obchodní infrastruktura, kulturní a sportovní akce.</p>

Tab. 3.1. Členění nabídky územního celku, LEDNICKÝ [12]

### **3.3. Předpoklady rozvoje cestovního ruchu**

HRALA [8] konstatuje, že pro cestovní ruch jsou nezbytné určité základní předpoklady a podmínky, patří k nim:

#### **a) Přírodní předpoklady**

Přírodní podmínky vytvářejí potenciální možnosti pro realizaci konkrétních forem cestovního ruchu a základnu pro jeho případnou rajonizaci. Na jejich množství kvalitě a komplexnosti závisí jejich využitelnost a význam pro cestovní ruch. Patří k nim zejména reliéf a morfologické poměry, hydrologické a klimatické poměry, nadmořská výška, rostlinstvo a živočišstvo, přírodní zvláštnosti, čistota ovzduší a vod, vizuální pestrost území.

#### **b) Kulturně-historické předpoklady**

Do této skupiny patří zvláště následující složky:

- architektonické památky - hrady, zámky, zříceniny, městské památkové rezervace, historické církevní stavby, lidové umění -lidová architektura, lidová umělecká výroba, lidová kultura v podobě zpěvů, tanců, krojů, národopisných slavností,
- tradiční akce - tyto akce zahrnují nejrozličnější akce kulturní povahy a dočasného charakteru, a to jak opakovaně, tak i jednorázově. Patří sem například filmové a divadelní festivaly, přehlídky, soutěže, výstavy, veletrhy, sportovní akce,
- význačná místa - zde řadíme místa, jež jsou spjata s kulturními, politickými či hospodářskými dějinami země. Jedná se o rodiště významných osob, významná historická bojiště.

#### **c) Materiálně-technická základna**

Materiálně-technická základna je základním hmotným předpokladem rozvoje cestovního ruchu a zahrnuje tedy všechny hmotné prostředky zabezpečující účast obyvatelstva na cestovním ruchu a tvorbu služeb. Materiálně-technickou základnu cestovního ruchu tvoří ovšem jen ty hmotné prostředky, které jsou určeny k veřejnému použití, ať již za úplatu, či bezplatně. Nepatří sem tudíž ty hmotné prostředky, které sice plní obdobnou funkci, avšak jsou osobním vlastnictvím účastníků cestovního ruchu. Materiálně-technickou základnu lze členit na :

- základní zařízení, kde patří dopravní, ubytovací a stravovací zařízení,
- doplňková zařízení, kam se zařazují sportovně rekreační zařízení, kulturní zařízení, obchodní síť, občanská a technická infrastruktura sídel,

zprostředkovatelská zařízení (cestovní kanceláře, informační centra), speciální zařízení (hraniční přechody, směnárny).

#### **d) Ekonomické podmínky**

Ekonomické podmínky jsou reprezentovány zejména individuálními příjmy obyvatelstva. Tyto příjmy přitom musejí být na takové úrovni, aby umožnily krýt kromě tzv. nezbytných potřeb i potřeby zbytné, mezi něž právě služby cestovního ruchu náleží.

#### **e) Sociální podmínky**

Odrazem sociálních podmínek je míra a kvalita zabezpečení v době nemoci a ve stáří. Dostatečná úroveň tohoto zabezpečení potom obyvatelstvu umožňuje věnovat část svých finančních prostředků na služby cestovního ruchu. Důležitým předpokladem pro vznik poptávky po službách cestovního ruchu je rovněž volný čas. Ten je zajištěn nárokem obyvatelstva na dovolenou a v průběhu týdne ve dnech pracovního klidu.

#### **f) Politické a hospodářské podmínky**

Vhodnými politickými a hospodářskými podmínkami rozumíme především politické a hospodářské vztahy mezi státy, zjednodušené předpisy pro pasové a celní odbavení zahraničních hostů a vyrovnanou politickou a hospodářskou situaci ve státě.

#### **g) Neexistence válek a občanských nepokojů**

Příznivá mezinárodní situace a mírový stav v rozsáhlé okolní oblasti jsou základním předpokladem pro cestovní ruch. Válečné konflikty a nestabilní vnitrostátní politická situace vedou k jeho degeneraci.

#### **h) Zabezpečení odbornými pracovníky**

Počet a kvalifikace pracovních sil na všech stupních organizace cestovního ruchu jsou nezbytné pro zabezpečení žádoucí úrovně služeb cestovního ruchu. Na pracovní sílu v cestovním ruchu však vzniká řada specifických nároků, k nimž patří:

- požadavek na pohotovost pracovních sil, neboť služby cestovního ruchu jsou typické svou osobní povahou a navíc je pro ně příznačné, že proces jejich spotřeby je časově shodný s procesem jejich tvorby,
- sezónnost služeb cestovního ruchu, která vystupuje jako problém využití pracovních sil mimo sezónu, práce v době, kdy většina obyvatel mívá volno (soboty, neděle, státní svátky, prázdniny),
- náročnost na vedoucí pracovníky zařízení cestovního ruchu jak z hlediska odbornosti, tak z hlediska práce s lidmi, jež často není finančně ohodnocena v potřebné míře.

Poněkud jiné členění předpokladů rozvoje cestovního ruchu přináší následující přehled, který se opírá o názory HOLEČKA, MARIOTA a STŘÍDY [5].

### **1. selektivní (stimulační) faktory**

- urbanizační faktory (hustota, velikost a zástavba sídel),
- demografické skutečnosti (hustota a struktura obyvatel),
- sociologické předpoklady (ekonomická aktivita, sociální příslušnost, movitost osob).

### **2. lokalizační podmínky, které rozhodují o funkčním využití konkrétní oblasti cestovního ruchu z hlediska**

- přírodních faktorů (reliéf, hydrologické a klimatické poměry, fauna a flóra, čistota ovzduší, vizuální pestrost území),
- kulturně-historické faktory (architektonické památky, tradiční akce, lidové umění a význačná místa).

### **3. realizační podmínky**

- komunikační předpoklady (textura i struktura komunikační sítě dostupnost území),
- materiálně-technická základna, která je důležitým předpokladem, bez něhož nelze cestovní ruch efektivně realizovat. Je to souhrn hmotných předpokladů, které slouží k realizaci účasti na cestovním ruchu, k tvorbě a realizaci služeb pro účastníky cestovního ruchu a ke splnění očekávaných cílů této účasti.

## **3.4. Cestovního ruchu v životě člověka a jeho význam**

Cestovní ruch je významnou cestou uspokojování potřeb lidí a významnou součástí jejich spotřeby. Toto postavení je dáno zejména:

- **funkcemi, které cestovní ruch v životě člověka plní:**

*reprodukce pracovních sil*, rozvoj duševních a fyzických sil člověka, kde se uplatňuje zejména rekreačně zdravotní funkce,

*rozvoj osobnosti člověka*, kde významnou roli hraje zejména kulturně poznávací funkce cestovního ruchu,

*zdravotní funkce*, kde cestovní ruch působí jako cesta preventivně léčebného působení a upevňování zdraví i jako nástroj kompenzace negativního dopadu zhoršujícího se životního prostředí, ve kterém lidé žijí,

*vědecko informační funkce*, která nabývá na významu souvislosti s vědecko-technickým pokrokem, vzájemnou výměnou informací a zkušeností, rozvojem mezinárodního obchodu i mezinárodní integrace,

- **postavením cestovního ruchu ve volném čase**

volný čas je ve všech svých formách (dovolená, víkendový a popracovní) základním předpokladem rozvoje cestovního ruchu. Na druhé straně se cestovní ruch stává stále významnější formou jeho využívání,

- **významem cestovního ruchu pro utváření životního stylu**

cestovní ruch kladně působí na chování jedince, jeho poznání, utváření spotřebních zvyklostí i na jeho vztah k morálním a duchovním hodnotám. Má značný význam pro rozšiřování poznání, vzdělání a celkové kulturnosti národa,

- **významem zdravotním**

kdy cestovní ruch významně působí jako faktor zdraví jedinců i celého národa neboť součástí cestovního ruchu je nejen lázeňství, ale nově se rozvíjející „wellness turistika“, která má za cíl poskytnout nejen fyzické, ale i podobu psychické rekonvalescence člověka. Wellness turistika poskytuje jednoduché lázeňské programy podle výběru zákazníka, které v budoucnu budou tvořit stále větší nabídku. Jsou cenově příznivější i pro českou klientelu, klient není vázán žádným pevnějším osobním režimem a pobyt je spojen i s bohatým doprovodným (většinou kulturním) programem. Host čerpající wellness pobyt má tak možnost seznámit se jak s lázeňským prostředím, tak s procedurami a službami, které jsou s lázeňskými aktivitami spojené.

### 3.5. Typologie cestovního ruchu

Specifikovat cestovní ruchu jen ve všeobecné rovině by bylo nedostačující z důvodu, že v každodenní praxi se projevuje v různých druzích a formách, které se neustále vyvíjejí a obohacují v závislosti na poptávce účastníků cestovního ruchu a technicko-technologických možnostech nabídky. Různorodost označení druhů a forem cestovního ruchu potvrzuje jejich charakteristika v odborné literatuře.

**O druzích cestovního ruchu** podle HESKOVÉ a kol. [4] hovoříme tehdy, když za základ posuzování cestovního ruchu vezmeme motivaci jejich účastníků.

**O formách cestovního ruchu** podle HESKOVÉ a kol. [4] mluvíme, když jako základ posuzování cestovního ruchu vezmeme různé příčiny, které ho ovlivňují a důsledky, které přináší.

Druhy cestovního ruchu	
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ rekreační cestovní ruch</li><li>▪ sportovní cestovní ruch</li><li>▪ dobrodružný cestovní ruch</li><li>▪ myslivecký a rybářský cestovní ruch</li><li>▪ náboženský (poutní) cestovní ruch</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ lázeňský cestovní ruch</li><li>▪ zdravotní cestovní ruch</li><li>▪ obchodní cestovní ruch</li><li>▪ kongresový cestovní ruch</li><li>▪ stimulační cestovní ruch</li></ul>

Tab. 3.2. Druhy cestovního ruchu, HESKOVÁ [4].

Formy cestovního ruchu		
<b>z geografického hlediska</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- domácí cestovní ruch</li> <li>- zahraniční cestovní ruch</li> <li>- vnitřní cestovní ruch</li> <li>- národní cestovní ruch</li> <li>- regionální cestovní ruch</li> </ul> <b>podle počtu účastníků</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- individuální cestovní ruch</li> <li>- skupinový cestovní ruch</li> <li>- masový cestovní ruch</li> <li>- ekologický cestovní ruch</li> </ul> <b>podle způsobu organizování</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- individuální cesty</li> <li>- organizovaný zájezd/pobyt</li> <li>- klubový cestovní ruch</li> </ul> <b>ze sociologického hlediska</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- návštěvy příbuzných a známých</li> <li>- sociální cestovní ruch</li> <li>- komerční cestovní ruch</li> <li>- etnický cestovní ruch</li> </ul>	<b>podle délky účasti</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- výletní cestovní ruch</li> <li>- krátkodobý cestovní ruch</li> <li>- víkendový cestovní ruch</li> <li>- dlouhodobý cestovní ruch</li> </ul> <b>podle ročního období</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sezónní (zimní, letní)</li> <li>- cestovní ruch</li> <li>- mimosezónní cestovní ruch</li> <li>- celoroční cestovní ruch</li> </ul> <b>z hlediska dynamiky</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pobytový (statický) cestovní ruch</li> <li>- poznávací (dynamický) cestovní ruch</li> </ul>	<b>podle převažujícího místa pobytu</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- městský cestovní ruch</li> <li>- příměstský cestovní ruch</li> <li>- agroturistika (ekoagroturistika)</li> <li>- horský, vysokohorský cestovní ruch</li> <li>- přímořský cestovní ruch</li> </ul> <b>podle věku účastníků</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cestovní ruch dětí</li> <li>- mládežnický cestovní ruch</li> <li>- rodinný cestovní ruch</li> <li>- seniorský cestovní ruch</li> </ul> <b>podle použitého dopravního prostředku</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- motorizovaný cestovní ruch</li> <li>- železniční cestovní ruch</li> <li>- letecký cestovní ruch</li> <li>- lodní cestovní ruch</li> <li>- turistika a cykloturistika</li> </ul>

Tab. 3.3. Formy cestovního ruchu, HESKOVÁ [4].

### 3.6. Okolí systému cestovního ruchu

Cestovní ruch představuje otevřený systém a je v důsledku toho výrazně ovlivňován vnějším prostředím a svým okolím. Z řady ovlivňujících segmentů vnějšího prostředí považují za významné povšimnout si těchto součástí okolí cestovního ruchu:

**Ekonomické prostředí** je pro rozvoj cestovního ruchu velmi významné. Jde zejména o pozitivní nebo negativní vlivy ekonomického růstu, nezaměstnanosti, inflace, stability měny a úrokové míry. Rozhodující je ekonomický růst, který se projevuje v růstu HDP. Růst HDP ovlivňuje objem investic a výdajů na cestovní ruch. Hospodářský pokles a krize, kterou provází růst nezaměstnanosti a zmrazení mezd, má negativní vliv na cestovní ruch. Inflace má za následek pokles kupní síly peněz a projevuje se růstem cen zboží a služeb.



Důležitá je rovněž stabilita měny, která ovlivňuje hlavně zahraniční cestovní ruch (devalvace měny zdražuje vycestování obyvatel do zahraničí a naopak pobyty cizinců zlevňuje). Úroková míra je cenou za poskytnutý úvěr. Její výše může působit stimulačně na investování v cestovním ruchu. Nedostupnost úvěru vlivem vysoké úrokové míry omezuje investování.

**Politické prostředí** tvoří zejména mírové podmínky v jednotlivých státech a ve světě jako celku. Mír je označován jako nevyhnutelná podmínka rozvoje cestovního ruchu. Cestovní ruch se nedaří v zemích, kde probíhají občanské nepokoje nebo je ohrožena bezpečnost turistů, jejich zdraví, případně majetek. Důsledky teroristických útoků na USA v roce 2001 mají v mezinárodním cestovním ruchu dlouhodobý dopad. Významné je rovněž odstraňování bariér v podobě cestovních formalit (zrušení vízové povinnosti, zrychlení odbavení cestujících na hraničních přechodech).

**Sociální prostředí** je dáno společenským zřízením. To ovlivňuje např. rozdělování HDP, pracovní i mimopracovní podmínky i sociální politiku státu. Jedinečný význam má zákonná placená dovolená, která ovlivňuje zejména rozvoj dlouhodobého cestovního ruchu. Zpětná vazba cestovního ruchu na sociální prostředí se projevuje např. diferenciací nabídky produktu tak, aby se umožnila účast na cestovním ruchu i sociálně slabším skupinám obyvatelstva, včetně zdravotně handicapovaných.

**Demografické skutečnosti** jako počet obyvatel, ekonomická aktivita, střední délka života, mobilita, zvyšující se urbanizace. Je třeba si uvědomit, že lidský faktor vystupuje v cestovním ruchu jako pracovní síla a taky jako účastník cestovního ruchu.

**Technicko-technologické prostředí** označujeme jím dopravní infrastrukturu a další technickou a technologickou vybavenost umožňující rozvoj cestovního ruchu. V dopravní infrastruktuře jde zejména o existenci a vybavenost sítě dálničních tahů, hustotu, kapacitu a propustnost železniční sítě, hustotu letišť, existenci lodní přepravy a v horských a vysokohorských střediscích kapacity osobních dopravních zařízení. Rozvoj dopravy má však svá úskalí, hlavním mínusem je negativní dopad na životní prostředí. Významné jsou rovněž nové technologie, které ulehčují poskytování jednotlivých druhů služeb cestovního ruchu, umožňují snižovat počty pracovníků, šetřit energii apod. Informatizace společnosti souvisí s novými informačními technologiemi, které umožňují elektronické rezervace, využívání internetu aj.

**Ekologické prostředí** přímo souvisí s cestovním ruchem. Cestovní ruch je ze své podstaty závislý na přirozené tvorbě atraktivního prostředí. Rozvíjí se tam, kde existují vhodné přírodní a kulturně-historické zdroje rozmístěné v zemi. Ekonomický růst má však své hranice a provází jej zhoršování životního prostředí, proto narušení rovnováhy

země může vést k omezení, popřípadě i k likvidaci cestovního ruchu. Na tyto skutečnosti upozornila i mezinárodní konference o Zemi, uskutečněná v roce 1995 v Rio de Janeiro, z popudu OSN. Výsledkem rozhovorů byla strategie trvale udržitelného rozvoje, tzv. Agenda 21, obsažená v Deklaraci o životním prostředí a rozvoji, jak uvádí HESKOVÁ a kol. [4]. Přitom trvale udržitelný rozvoj představuje takový ekonomický růst, který uvádí v soulad hospodářský a společenský pokrok s plnohodnotným zachováním životního prostředí.

### **3.7.      *Technické památky***

Moderní průmysl, který vznikl v době asi před třemi sty lety, přinesl prosperitu a jmění lokalitám, ve kterých se rozvíjel, ale i řadu produktů, využívaných lidskou společností, účelově vybudovaných objektů, kde byly umístěny potřebné technologie k výrobnímu procesu. Byly to však zejména objekty, které se staly důležitou součástí krajiny, a které měly v minulosti zcela jiné poslání. Tímto způsobem vznikla industriální architektura, která vytvořila stavby nejrůznějšího charakteru a zaměření. Silný rozkvět průmyslu během krátké doby nabaloval i rychlý stavební rozvoj, během kterého byla vytvořena celá řada staveb, se kterými se setkáváme ve městech nebo na venkově. Tyto industriální objekty vytvářely tak novou dominantu měst a venkova a výrazně změnily ráz krajiny. K historickým dominantám gotiky, renesance a baroka, které jsou tvořeny věžemi kostelů, hradů a zámků se přidal enormní počet doutnajících komínů, těžebních věží a mohutných budov továren. V historickém kontextu je proto jak industriální architektura, tak tovární vybavenost spjata nejen s vývojem vědy, techniky a výroby, ale staly se trvalou součástí kulturního dědictví. Jsou současně i důkazem lidské tvořivosti, řemeslné dovednosti našich předků a představitelem kultury minulých generací. K dnešnímu člověku tyto průmyslové stavby promlouvají osobitým kouzlem a charakteristickou atmosférou industriální éry a podílejí se na tvorbě současné kulturní krajiny. Zůstávají tak trvalým svědectvím o lidských dovednostech, ambicích a umění.

Dnes, kdy se svět řítí velkou rychlostí z industriální éry do nového období, se mnohé z toho, co dříve představovalo zdroj bohatství a moci se postupně stává památkou na tu dobu, která už nenávratně uplynula. Z dříve prosperujících průmyslových oblastí se tak postupně stávají regiony, ve kterých probíhá restrukturalizace průmyslu. Z továrních objektů a jejich vybavení se tak často stávají opuštěné prostory, tzv. „brownfields“ – hnědá pole. Ukazuje se, že i když zde výroba skončila, není třeba tyto technická a výrobní zařízení likvidovat, protože nevyhovují dnešním výrobním podmínkám, ale je možné tyto objekty

zcela jinak využít. Záchrana technických památek před likvidací je prvotní etapou, po níž následuje etapa druhá a to konzervace a renovace k uchování těchto industriálních skvostů pro další generace. Poté nastoupí etapa třetí, v níž se bude hledat uplatnění těchto technický památek pro dnešní svět, jako vzpomínky na doby minulé a poslední fází je zařazení těchto objektů do běžného užívání a zpřístupnění veřejnosti.

S ohledem na skutečnost, že technické památky, jako doklad záznamné tvůrčí činnosti našich předků, jsou v současné době všeobecně na světě uznávány jako nenahraditelné kulturní hodnoty, je důležité i jejich umístění v krajině. Jsou totiž nerozlučně spojeny s charakterem regionu, ve kterém vznikly. Vytržením z tohoto kontextu, například přenesením památky z původního místa do skanzenu či muzea, ztrácí tímto způsobem nejen část své dokumentární hodnoty, ale i půvab a kouzlo jedinečnosti. Proto je na místě, nejen ochrana vlastních technických památek, ale i zachování objektů ve své přirozené a rodné lokalitě. Tímto způsobem vznikají nové oblasti cestovního ruchu, které lákají k návštěvě z řad odborníků, ale i zájemců o průmyslovou historii. Je nutné však dodat, že uchování průmyslových objektů a zařízení pro další generace nese spoustu překážek. Často tyto pozůstatky po průmyslu tvoří polorozpadlé budovy, rezavějící konstrukce s letitými nánosy špíny, s nejrůznějšími pozdějšími dostavbami a přístavbami. Proto můžeme říci, že takovéto objekty nelákají svým vzhledem návštěvníky a navíc je často k těmto starým stavbám špatný příjezd a vstup. Mnohdy nejsou vůbec veřejnosti zpřístupněny, kvůli ještě probíhající výrobě nebo nevyjasněným majetkovým právům. Dalším velkým strašákem pro zachování těchto průmyslových staveb jsou dosti vysoké finanční náklady, jelikož je zapotřebí nejen renovovat a opravit zdevastované objekty, ale je nutná také pravidelná údržba a zabezpečení původního provozu. Také případná původní výroba produktů významně zvyšuje atraktivitu řady památek.

### 3.7.1. Definice pojmu technická památka

Cestovní ruch zahrnuje stále častěji více oborů, v nichž má své postavení a význam kultura. Tato významnost kultury v cestovním ruchu je způsobena faktem, že velmi často jsou přitažlivými atraktivitami pro účastníky cestovního ruchu hodnoty kulturní, které představují souhrn hodnot vytvořených našimi předky v historickém vývoji. **Kultura působí velmi pozitivně na cestovní ruch právě prostřednictvím kulturního dědictví.** To představuje nejen odkazy našich předků v podobě zachovaných památek, ale i určité poselství do budoucnosti. Obecně lze památku definovat za dílo lidských rukou,

které bylo vytvořeno za nějakým účelem. Památka se tak stává jistým dokumentem, který charakterizuje nejen historii daného místa ale i estetiku a vnímaný design dané doby.

Specifický charakter má právě technická památka. Rozhodující význam tkví v pojmu technika. Tímto pojmem se vyznačuje vše, co člověk cílevědomě používá ve svém aktivním působení na přírodu tak, aby získal z ní veškeré možné prostředky, z počátku pro svou obživu, později ke svému rozvoji, vzdělání a zábavě. Pomocí techniky se člověk vymaňuje ze závislosti na přírodě a snaží se naopak přírodu ovládat. Mnohdy však lidské působení naopak přírodě ubližuje a má na ni škodlivé dopady, a to v podobě vzniku negativních externalit. Poznávacím znakem technické památky je jejich technická a výrobní funkce, představující schopnost přizpůsobit přírodní zdroje potřebám člověka a vyrobit z nich materiální statky.

**Technické památky** se vyznačují svou technickou hodnotou, což vyjadřuje jejich uplatnění v nových progresivních technických principech, v nových technologických postupech. Zároveň kromě hodnoty technické se vyznačují svou hodnotou dokumentární, uměleckou a historickou. Pro praktickou potřebu upravil definici technických památek LEDNICKÝ [13], který považuje za technickou památku každý předmět nebo objekt, který vznikl následkem lidské činnosti a jehož účelem je přizpůsobení přírody potřebám člověka a má historickou hodnotu, která dokumentuje činnosti člověka natolik, že je rozhodující, aby se památka trvale zachovala jako kulturní statek. Tímto způsobem se vytváří podmínky pro pochopení předchozího civilizačního vývoje, pro poznání principů technologických změn, pro objasnění technického myšlení našich předků. Proto ve svém souhrnu představují technické památky průmyslové dědictví, které reprezentuje hodnoty, zkušenosti a schopnosti, a které je zapotřebí uchovávat a ochraňovat.

### 3.7.2. Kategorizace technických památek

Technické památky lze rozčlenit podle různých hledisek, které v podstatě vyplývají ze své různorodosti. Odlišují se nejen svým účelem vzniku, pro který vznikly, ale i stavební konstrukcí a jejím propojením s technologií, velikostí a stroji, které technologickou linku vytvářejí.

**Podle charakteru technických památek**, jak uvádí FRAGNER [5], je můžeme rozčlenit do pěti základních tematických skupin na:

- a) **Někdejší centra výroby** – dílny, továrny, mlýny, hutě, doly a další prostory, kde dochází k úpravě a zpracování surovin materiálů.

- b) **Sklady, překladiště a úložiště** – pro suroviny, polotovary i finální výrobky.
- c) **Energetická díla**, včetně jejich součástí a objektů pro distribuce energie, vody, tepla.
- d) **Stavby pro osobní a nákladní dopravu** kam patří železnice, vodní dopravní cesty, silnice, včetně potřebné infrastruktury v podobě doplňujících provozních budov, nádraží, přístavů, letišť.
- e) **Sociální, servisní a obytné stavby** spojené s existencí určité průmyslové činnosti v daném místě, např. obydlí dělníků v podobě typických dělnických, hornických kolonií.

Poněkud jiné členění technických památek provedl ŠENBERGER [5], který rozdělil **technické památky podle účelu výrobně technických staveb**:

- a) **Jednoučelové výrobní stavby**, které tvoří určitou obálku stroje nebo zařízení, které představuje rozhodující výrobní článek. Jejich prvotním účelem není vytvořit vnitřní prostory, ale jsou určeny především ke krytí jinak volných výrobních zařízení, nebo tyto zařízení přímo vytvářejí. Typickými představiteli těchto nemovitostí jsou mlýny, vápenky, cihelny, důlní stavby, vysoké pece, těžební věže, elektrárny, vodojemy, plynojemy, zařízení městských služeb.
- b) **Víceúčelové výrobní stavby**, jejichž podstatou je vytvoření univerzálního vnitřního prostoru pro různé druhy činností založených na řadě menších pracovních procesech, které byly zpočátku prováděny v domácích dílnách. S rozvojem organizace práce vznikaly tzv. manufaktury, které byly přemístěny do větších objektů nového typu. Průmyslová revoluce přinesla posun ve vývoji víceúčelových výrobních prostorů, které představovaly univerzální vícepodlahové budovy továrny. Příkladem takových staveb je obuvnický průmysl v podobě firemních budov podniku Baťa.
- c) **Kombinované stavby**, představující poměrně široké spektrum nejrozličnějších konstrukcí a budov, tvořící přechod mezi oběma dříve uvedenými typy. Typickými představiteli této skupiny jsou pivovary, keramické, sklářské podniky a továrny na zpracování železa.

### **3.8. Cestovní ruch technických památek**

Památky průmyslového charakteru nám dokladují tvořivost lidského ducha, řemeslné dovednosti našich předků a projevují nám chápání estetického cítění přecházejících generací. Přesto jejich docenění dochází až v druhé polovině dvacátého století, kdy začínají být předmětem zájmu z řad odborníků ale i běžné laické veřejnosti. Tento trend započal v západní Evropě a postupně se rozšiřuje i do České republiky. Podpora jeho rozvoje může vycházet pouze ze stávajícího potenciálu, který je zapotřebí chránit, udržovat a propagovat. Často jsou však tyto objekty našeho zájmu ve velmi špatném stavu a tedy nejsou svou vizáží příliš lákavé pro návštěvníky. Přesto lze v posledních letech zaznamenat nebývalý zájem.

Prvotním objektem pozornosti jsou movité technické památky. Zpočátku se turistický ruch vrhl na pasivní výstavy exponátů technických muzeí a sbírek. Větším lákadlem však pro návštěvníky je si tyto technické skvosty ohmatat a vidět je v provozu. A tak nastal nebývalý zájem o automobilovou přepravu historickými vozy, o závody automobilových veteránů, jízda zrestaurovanými vláčky apod. Neméně důležitou úlohu v turistickém ruchu hrají nemovité technické památky, které po citlivé přestavbě a s provedením určitých vnějších a vnitřních rekonstrukcí, vzniká velká řada možností jak tyto historické objekty využít, a to např. :

- k podnikání, kdy mohou tyto objekty sloužit nejen jako sídla firem, ale i s použitím nových technologií i k výrobě produktů z různorodých průmyslových odvětvích,
- proměnou v kancelářské prostory,
- využití pro gastronomii,
- přeměnou těchto objektů v muzea nebo ve výstavní síně, kongresová centra, zábavné parky či sportoviště,
- k výstavbě průmyslových skanzenů, a prohlídek historických provozů, kde se pro návštěvníky uchovala přitažlivá původní technologie. Typické v této oblasti jsou potravinářské provozy a jako příklad mohou sloužit pivovary, lihovary, vinné sklepy,
- k atraktivnímu bydlení, tzv. lofts – ateliérové bydlení a mnohé jiné.

## 4. Charakteristika lokality

Mým předmětem zkoumání o možnostech cestovního ruchu je statutární město Ostrava, metropole Moravskoslezského kraje. Ostrava je město s mnoha přívlastky, souvisejících hlavně s průmyslovou historií - černá Ostrava, Ostrava ocelové srdce republiky. Etapa převažujícího těžkého průmyslu, hornictví a hutnictví, je již minulostí. Na území města Ostravy bylo vytěženo poslední uhlí v roce 1994 a tím skončilo jedno z historických období vývoje města. Dnes je hospodářství města postaveno na hutnictví a strojírenství a na postupně rozvíjejících se nových oblastech, které jsou schopny soutěže světového měřítká, například vývoj informační a komunikační technologie, automobilový průmysl aj. Rozvoj cestovního ruchu je velmi významná oblast pro odbourání synonyma černého města horníků a bezduchých ulic. Můžeme říci, že současná Ostrava je atraktivním městem s čilým hospodářským, společenským a kulturním životem.

### 4.1. Geografický popis

Ostrava, která je třetím rozlohou 214 km<sup>2</sup> největším městem České republiky a také třetím nejlidnatějším městem s 315 tisíci obyvateli. Město má dobrou strategickou polohu. Nachází se na rozhraní Slezska a Moravy na severo-východě České republiky a hraničí 10 km na jih s Polskem a 50 km na východ se Slovenskem. Od hlavního města České republiky Prahy je vzdálena 360 km, Bratislava 260 km, Warszawa 380 km, Vídeň 283 km.



Obr. 4.1. mapa Ostravy [23].

Samotné město Ostrava se rozkládá v Moravské bráně, mezi geomorfologickými celky Podbeskydskou pahorkatinou a Nízkým Jeseníkem s průměrnou nadmořskou výškou 227 m n. m. Nejvyšším bodem Ostravy je místo 336 m n. m. ( v oblasti ulice Vodárenské, Krásné pole) a nejnižší položené místo 193 m n. m. (křižovatka ulic Jan Marie a Vargova, Slezská Ostrava). Městem protékají čtyři řeky Odry, Ostravice, Opava a Lučina. Oproti jiným regionům má město určité zvláštnosti způsobené vysokou koncentrací průmyslu, hustotou zástavby a specifickými klimatickými podmínkami Ostravské pánve. Díky tomuto umístění Ostrava spadá do teplé klimatické zóny s průměrnou roční teplotou 10,2 °C, s mírnými zimami a vlhkými léty.

## **4.2. Historie Ostravy**

Historie Ostravy je pestrá, ale tuto vlastnost popírá fakt, že se nedochovaly písemnosti o založení města a jiné rukopisy, které by dokazovaly prvotní historii. Jednotlivé vývojové etapy města můžeme rozčlenit do osmi období od pravěku až po současnou Ostravu 21. století.

### **4.2.1. Lovci mamutů**

První zmínky o území, na kterém dnešní Ostrava leží, zasahuje už do období starší doby kamenné. První trvalé osídlení vybudovali na dnešním Landeku před 25 tisíci lety lovci mamutů, na jejichž tábořišti pod mamutí stoličkou byla při výzkumech v r. 1953 v Ostravě – Petřkovicích objevena soška ženy vyřezaná z hematitu (viz obr. 4.2.). Založení a pozdější postavení mezi evropskými městy bylo spojeno příhodnou polohou a strategickým významem Moravské brány (jak již bylo přiblíženo v kap. 4.1.). Prostorem dnes rozlehlého města procházela v období pravěku prastará obchodní trasa tzv. Jantarová stezka, která nese název podle nejdůležitějšího zboží jantaru a byla důležitou spojnici mezi severem a jihem Evropy. Mnohem později, v 9. – 10. století zde měl jedno ze svých hradisek slovanský kmen Holarů.



Obr. 4.2. Petřkovická Venuše [21].



#### 4.2.2. Zrození města



Obr. 4.3. biskup Bruno ze Schuenburku – zakladatel města [29].

První písemné svědectví o existenci Ostravy je již z roku 1229, kde potvrzovalo Slezskou Ostravu jako složku rozsáhlého majetku benediktýnských mnichů z kláštera v Týnci u Krakova. První písemné zmínky o Moravské Ostravě můžeme vyčíst ze závěti biskupa Bruna ze Schauenburku z roku 1267 (viz obr. 4.3.). Zakládací listina města Moravské Ostravy, se nedochovala stejně jako u řady jiných středověkých měst. Poprvé zachycuje Ostravu jako město kronikářská zpráva z roku 1279, o návštěvě pražského biskupa Tobiáše z Bechyně a jeho průvodci olomouckého biskupa Bruna, pravděpodobného zakladatele města Ostravy. Z toho vyplývá, že statut města získala Ostrava ještě před rokem 1279. Nově budované město se stalo střediskem pro biskupské vesnice v okolí. Jeho jádro tvořilo čtyřúhelníkové náměstí (dnešní Masarykovo náměstí).

V roce 1362 městu Ostrava král a císař Karel IV. udělil právo konání 16-denního výročního trhu. Privilegium znamenalo zvýšení prestiže Ostravy, díky němuž se město na levém břehu Ostravice mohlo ve 14. století proměnit v důležitý bod na mapě středověkých trhovců. Husitské války do života města příliš nezasáhly. V roce 1438 ho získal na krátkou dobu husitský hejtman Jan Čapek ze Sán a po něm válečník Jan Talafús z Ostrova. V roce 1437 pak byla Moravská Ostrava definitivně začleněna do hukvaldského panství, jehož osudy sdílela až do roku 1848.

#### 4.2.3. Objevení uhlí v roce 1763

Zlomový bod historie je rok 1763, kdy bylo v údolí zvaném Burňa nalezeno uhlí, které bylo prvním krokem k industrializaci celého okolí. Pravidelnou těžbou začal majitel panství František Josef a hrabě Wilczek v roce 1787. Prudký nárůst populace nastartovalo v roce 1828 založení železáren ve vsi Vítkovice olomouckým arcibiskupem Rudolfo Habsburským (viz obr. 4.4.). Později tyto hutě přešly do majetku rodiny Rothschildů a získaly název Vítkovice. První pec tzv. pudlovací pec na Ostravsku vzplála v září 1830 v Rudolfově huti, jako první nejen v českých zemích ale i v tehdejší habsburské monarchii. Důležitým krokem k proměně Ostravy bylo napojení průmyslového centra Habsburské říše a to vybudování tzv. severní dráhy Ferdinandovy - železnice mezi Vídní a Krakovem. Díky rozkvětu průmyslu se Ostrava začala zalidňovat. V roce 1830

žily v Moravské Ostravě necelé dvě tisícovky lidí, za padesát let přesáhl jejich počet 13 tisíc. Ostrava se tedy v druhé polovině 19. století stala jedním z nejvýznamnějších průmyslových středisek rakousko-uherské monarchie.



Obr. 4.4. Vítkovické železářny 1828 [28].

#### 4.2.4. Vznik Československa rok 1918

Vznik Československého státu 28. října 1918 a konec toliko nenáviděné habsburské monarchie, ustanovující schůzí správní komise města Moravské Ostravy přešla správa města po čtyřiceti letech opět do českých rukou. Stavební rozvoj města významně ovlivnilo roce 1924 sloučení sedmi moravských obcí Moravská Ostrava, Přívoz, Mariánské Hory, Vítkovice, Hrabůvka, Nová Ves a Zábřeh nad Odrou v jeden celek, tzv. vytvoření Velké Ostravy. Velkoměstský charakter vtiskla centru města rozsáhlá výstavba nových reprezentativních budov hotelů, obchodních domů, bank, pojišťoven i úřadů. V roce 1930 byla otevřena Nová radnice, největší radniční budova s 75 m vysokou prosklenou věží. Prosperitu a růst města výrazně zbrzdila hospodářská krize v roce 1929, která trvala až do konce 30. let.

#### 4.2.5. Mnichov 1938

Po podepsání Mnichovské dohody v roce 1938 a následném odstoupení pohraničních území Německu, byla Ostrava dne 14.3.1939 obsazena německými nacistickými vojsky. Okupace znamenala zkázu zdejší početné židovské komunity. V roce 1941 bylo území Moravské Ostravy rozšířeno o 12 obcí. Připojeny byly Heřmanice, Hrušov, Kunčice n. O., Kunčičky, Michálkovice, Muglinov, Radvanice, Slezská Ostrava, Výškovice, Stará Bělá, Nová Bělá a Hrabová. Pro nacisty měl obrovský význam zdejší těžký průmysl, kvůli němu se Ostrava v letech 1944 - 1945 stala terčem více než 30 náletů, při největším z nich, 29. srpna 1944, zahynulo více než 400 osob. Byla poškozena řada továrních objektů, ale také obytných domů. Na dobové fotografii ze srpna 1945 (obr. 4.5.) je zaznamenáno bombardování centra Ostravy obchodního domu RIX na ulici 28. října, dnešní budova restaurace Pelikán. Rudou armádou bylo město osvobozeno 30. dubna 1945.



Obr. 4.5. Bombardování Ostravy srpen 1945 [24].

#### 4.2.6. Ostrava po roce 1945

Úřední název Moravské Ostravy byl v roce 1946 změněn a město bylo přejmenováno na Ostravu. Přeložením Vysoké školy báňské z Příbrami v roce 1946 se Ostrava stala vysokoškolským městem. Po únorovém převratu v roce 1948 byl stále větší důraz kladen na těžbu uhlí a budování těžkého průmyslu, především šlo o produkci surového železa. Vítkovické železářny zvýšeným nárokům nestačily. V letech 1949 - 1952 v Ostravě - Kunčicích vznikl nový průmyslový komplex pod názvem Nová huť Klementa Gottwalda. Docházelo ke značné devastaci životního prostředí, město trpělo vysokou prašností a průmyslovými exhalacemi. Příliv pracovních sil si vynutil rozsáhlou výstavbu nových sídlišť, která v průběhu následujících desetiletí vyrůstala v Zábřehu, Porubě a v dalších

okrajových obcích. Centrum města chátralo a bylo postiženou řadou necitlivých asanací. Rozvoj města, a jeho výstavba sídlištních celků, vedlo k rozšiřování města o další obce.

#### **4.2.7. Ostrava po roce 1989**

Sametová revoluce v roce 1989 osvobodila Československo z totalitního režimu. Ve svobodných a demokratických volbách bylo zvoleno zastupitelstvo společně s městskou radou a primátorem. Restrukturalizace průmyslu vedlo k razantnímu utlumení důlní činnosti. Poslední vozík uhlí vyvezený 30. června 1994 z jámy Odra v Přívoze (dříve Důl František) ukončil více než dvě století trvajících dějiny aktivního důlního podnikání v Ostravě. Vítkovické vysoké pece, které dostaly název Ostravské Hradčany, vyhasly v roce 1998. Nastal rozmach strojírenského průmyslu ve Vítkovicích a ocelářský průmysl se soustředil do Nové huti (dnes Arcelor Mital). Do života města a mnoha jeho obyvatel dramaticky zasáhla povodeň z července roku 1997, označovaná jako „tisíciletá voda“. Škody způsobené nejrozsáhlejší povodní v historii Ostravy byly odhadnuty na více než čtyři miliardy korun.

#### **4.2.8. Současná Ostrava v 21. století**

Vstupem České republiky do EU se Ostravě otevřely nové možnosti a příležitosti. Město je v neustálém pohybu. Investiční projekty díky fondům EU se realizují, a nezůstávají jen na papíře. V předstupních obdobích EU pomáhala z programů PHARE, ISPA, INTEGRIA, které pomohly např. s rekonstrukcí mnoha komunikací, s rozšířením kanalizačního systému města, s revitalizací proslulé Stodolní ulice. Po vstupu ČR do EU v květnu 2004 město dále využívá prostředky z mnoha programů EU, jako jsou program Infrastruktura, program Rozvoj lidských zdrojů, program Životního prostředí.

Ostrava vykazuje obrovským ekonomický vzestup a přísun investic do průmyslových zón a výzkumu. Její okolí se stalo útočištěm mnoha světově významných firem, společností a podniků. Působí zde špičky v oblasti *informačních technologií* - TIETO (celosvětová korporace poskytující služby v oblasti IT, výzkumu, vývoje a poradenství.), PEGATRON Czech, s.r.o. (Tchaj-wan, výpočetní technika – výroba a montáž PC); *strojírenství* - ArcelorMittal (výroba a zpracování surového železa a oceli a hutní druhovýroba), ABB (servis elektromotorů, elektromagnetů a suchých transformátorů všech značek), Briggs & Stratton (USA, zahradní technika - výroba motorů do travních sekaček); *automobilového průmyslu* - Hyundai (výroba automobilů), SungWoo Hitech, s.r.o. (J. Korea, výroba částí

automobilových karosérií). Od roku 2000 je Ostrava sídelním městem nově vzniklého Ostravského, dnes Moravskoslezského kraje.

Město Ostrava se dnes představuje svým návštěvníkům jednoduchým logem, které ve spolupráci s grafickým studiem Najbrt vytvořilo. Podle autora Aleše Najbrta nová značka města s názvem Ostrava a třemi vykřičníky vyjadřuje energii, sebevědomí a jakési furiantství a humor, které jsou typické pro Ostraváky. Logo se dnes rozšiřuje do všech oblastí veřejného života, objevuje se na kulturních a sportovních akcích, a je jedním z dobrých marketingových tahů města pro oblast cestovního ruchu, jelikož značka města je netradiční, trochu provokativní, proto zaujme a vryje se do paměti.

V současné době je město Ostrava kandidátem na prestižní titul Evropského hlavního města kultury 2015, což je jeden z nejúspěšnějších Evropských projektů vůbec. Město, které tento titul získá, se může těšit větší popularitě a zájmu z řad návštěvníků, investorů, dostane šanci se zviditelnit, posílit svou kulturní scénu a také se zařadit mezi významné evropská kulturní metropole. Celý proces je inspirován principem olympijské vesnice a to tak, že veškeré proinvestované finance zůstanou městu jako stálá hodnota, ať už v podobě nových pravidelných kulturních akcí, ojedinělých staveb a nového využití Černé louky, jako nového originálního kulturního centra.

### **4.3. Možnosti cestovního ruchu v Ostravě**

Ostrava nabízí obyvatelům a svým návštěvníkům celou řadu zajímavých turistických aktivit z oblasti zábavy, kultury, sportu a různých pravidelných akcí. Myslet si, že Ostrava je pouhým průmyslovým městem, a že nemá turistům co nabídnout je velká chyba a zažitý syndrom minulosti. Současná Ostrava je město s bohatým kulturním životem, dokáže osobitým kouzlem vtáhnout své návštěvníky do svého kouzla.

#### **4.3.1. Kultura**

Ostrava v žádném případě nepostrádá kulturní život a mýty o tom, že je to jen černé a průmyslové město jsou nenávratně pryč.

**Ostrava má čtyři profesionální stálá divadla na špičkové úrovni**, které připravují divácky atraktivní představení v průběhu celé divadelní sezóny. Největší je **Národní divadlo moravskoslezské** se dvěma scénami - Divadlo Antonína Dvořáka a Divadlo Jiřího Myrona. . Národní divadlo zahájilo oficiálně svou činnost v roce 1919 a od té doby v jeho rámci působí

v tradiční čtyřsouborové podobě ( balet - činohra - opera - opereta). Mezi velmi oblíbené divadelní scény jsou **divadlo Petra Bezruče** a **Komorní scéna Aréna**, které oslovují především mladé publikum svou nekonvenční a netradiční moderní dramaturgií. Ojedinělou profesionální scénou pro děti a mládež **Divadlo loutek**, které pořádá pravidelně festival je festival Divadelní pout' bez bariér, jehož smyslem je setkání handicapovaných s divadelní tvorbou a mezinárodní festival loutkových divadel Spectaculo Interesse.

**Ostrava patří do široké sítě multikin CineStar** v České republice, která je vybavena nejmodernější promítací technikou, s dokonalým zvukem Dolby Digital a Dolby Surround EX. Programovou nabídku multiplexu doplňují malá umělecká kina, která se svou avantgardní nabídkou se zaměřují na náročného diváka. Každý rok se v Ostravě koná řada filmových festivalů, např. Febioest, Mezinárodní festival outdoorových filmů.

Historii města lze vypátrat z expozice a výstavy **Ostravského muzea** sídlícího ve staré radnici. Za velice zajímavé je považováno i **Hasičské muzeum**, které se nachází od roku 2005 v Ostravě-Přívoze v secesní budově někdejšího německého sboru dobrovolných hasičů.

Ostravská výtvarná scéna se řadí mezi špičku a je možné ji i srovnávat s Evropské výtvarným uměním. Ve městě se nachází na šedesát galerií a výstavních síní, které se zaměřují na různé žánry výtvarného umění. Nejvýznamnější pozici mezi ostravskými galeriemi zaujímá **Galerie výtvarného umění**, kterou provozuje Dům umění v centru Ostravy a Novou síň v Ostravě – Porubě. Mezi menší vystavovatele můžeme zařadit např. **Galerii Beseda**, **Výtvarné centrum Chagall**, nebo nedávno vzniklou **Slezskou galerii** na Slezskoostravské radnici.

**Ostravské výstaviště Černá louka**, která náleží obchodní společnost Ostravské výstavy a.s., byla založena v roce 1998, patří mezi pět nejvýznamnějších českých veletržních správ. Na výstavišti se po celý rok pořádají výstavy, veletrhy, kongresy a konference a pracovní semináře. Dnes je Černé louka v centru Ostravy zahrnuta do investičního projektu revitalizace areálu, jejíž proměna je stěžejním investičním projektem města Ostravy, s nímž se Ostrava uchází o titul Evropské hlavní město kultury.

#### **4.3.2. Zábava**

K nočnímu životu v Ostravě patří nejznámější **ostravská ulice Stodolní**, která je protkána nesčetnými bary, kavárnami, restauracemi a láká své návštěvníky k posezení, občerstvení a i k prožití zábavných chvil s přáteli. Místní i turisté říkají : „Je to

ulice, která nikdy nespí“. Nyní už patří Stodolní ulice mezi specifické atraktivity, kterými Ostrava láká turisty nejen z České republiky, ale i ze zahraničí.

Nezapomenutelným zážitkem pro návštěvníky města je návštěva „**Vyhlídkové věže**“ Ostravské Nové radnice, která je sídlem statutárního města. Výhled na město z věže vysoké 87 m vám doslova vyrazí dech.

Když mluvíme o zábavě, nemůžeme opomenout **Slezskostravský hrad**, kterému v minulosti hrozila zkáza, jejíž hlavní příčinou byla těžba uhelných slojí přímo pod zámek a stavba poklesla až o 16 m. Do dnešní doby se dochovala původní palácová dvoupodlažní stavba s ochranným hradebním systémem. V současnosti je hrad zrekonstruován a návštěvníci zde mohou zhlédnout stálé expozice o historii objektu a města Ostravy, expozici útrpného práva, hradní sklepení s čarodějnicemi, akvária se sladkovodními rybami a hradní galerii. V kamenném výklenku hradní pevnosti na nádvoří se nachází hradní kovárna. V průběhu roku se zde konají lákavé kulturní a zábavní festivaly a jiné společenské akce.

Své návštěvníky má i **Minimuni – svět miniatur**, ve kterém jsou instalovány modely významných staveb Evropy v měřítku 1:25, jako je např., pražská Staroměstská radnice, Big Ben, Stockholmská radnice, šikmá věž v Pise, Krakow-Sukienice, Královský palác-Warszawa, Michalská věž z Bratislavy nebo 12 m vysoká Eiffelová věž a jiné významné stavby spojené funkčními železnicemi, letišťem a vodními cestami s parníkem, jako symbol sjednocené Evropy. Tato nová turistická atrakce v Ostravě může poskytnout nejen poučení o symbolech a státech Evropy, ale i kulturně – osvětový přehled.

### 4.3.3. Příroda

Mezi Ostravské nejoblíbenější turistické atrakce ještě z minulých dob patří jednoznačně **Ostravské ZOO**. Zoologická zahrada Ostrava byla založena v roce 1951. Rozkládá se na ploše 100 ha a je domovem téměř 300 druhům zvířat. Afričtí kopytníci (žirafy či zebry), dravci a papoušci, šimpanzi, lemuři, sloni, hroši a řada dalších zajímavých zvířat jsou každoročně středem zájmu všech návštěvníků.

Přestože je Ostrava považována za průmyslovou aglomeraci, najdeme zde i významné **přírodní rezervace**. Přímě na území města se rozkládá část **CHKO Poodří**, kde se navíc nachází jedna z největších rybničních oblastí v České republice. Nejceněnější lokality jsou chráněny v rámci maloplošných zvláště chráněných území, mezi něž patří například Národní přírodní rezervace **Polanská niva** nebo **Přírodní rezervace Polanský les**.

Velmi cenné jsou původní lužní lesy a mokřady. Četné přírodní zalesněné lokality **Komenského sady, Bělský les** vytvářejí rekreační zázemí pro Ostravany, kteří s oblibou vyrazí na procházku do těchto lesoparků.

#### 4.3.4. Sport

Ostrava disponuje velmi **bohatou sportovní infrastrukturou**. Bez nadsázky můžeme říct, že v Ostravě a jeho blízkém okolí můžete vyzkoušet téměř všechny druhy sportů. **Stadiony, hřiště, sportovní haly, lyžařský areál, bazény, golfová hřiště, lezecké stěny, fitness a relaxační centra** z nepřeberné nabídky sportovních aktivit si v Ostravě vybere každý. Mezi hlavní provozovatele sportovišť jsou městské společnosti SAREZA a Vítkovice Aréna. Legendárním reprezentantem Ostravy je bezpochyby FC Baník Ostrava a extraligový hokejový tým Vítkovic. Kvalitní sportovní zařízení přilákalo a láká do města řadu významných sportovních akcí světového měřítka. Konalo se zde například mistrovství světa v ledním hokeji, několik utkání Davis Cupu, mistrovství světa ve florbalu a každoročně se příznivci atletiky těší na vrcholný mezinárodní meeting Zlatá tretra Ostrava.

#### 4.3.5. Pravidelné nejvýznamnější akce v Ostravě

<i>měsíc</i>	<i>název akce</i>	<i>charakteristika</i>
únor/březen	<b>OST-RA-VAR</b>	festival ostravských činoherních divadel
Březen	<b>Irský kulturní festival</b>	festival irské hudby, tance a jídla
30. dubna	<b>Filipojakubská noc</b>	tradiční svátek pálení čarodějnic
Květen	<b>Autosalon WEVI</b>	výstava automobilů a motocyklů
	<b>Janáčkův máj</b>	mezinárodní festival vážné hudby
Červen	<b>Zlatá tretra Ostrava</b>	mezinárodní lehkootletický meeting
	<b>Ostravský koníček</b>	mezinárodní festival dětské a studentské filmové tvorby
Červenec	<b>Colours of Ostrava</b>	mezinárodní multižánrový hudební festival
	<b>Shakespearovské slavnosti</b>	divadelní festival

Tab. 4.1. Pravidelné ostravské akce [22].



<i>měsíc</i>	<i>název akce</i>	<i>charakteristika</i>
Srpen	<b>Ostravské dny</b>	mezinárodní festival nové hudby – bienále
	<b>Folklor bez hranic</b>	festival městských folklorních souborů s mezinárodní účastí
Září	<b>Dny NATO</b>	přehlídka ozbrojených sil zemí NATO
	<b>Den horníků - Hornické muzeum OKD Ostrava</b>	hornická slavnost s doprovodným zábavným programem
	<b>Třebovický koláč</b>	folklorní festival
	<b>Spectaculo Interesse</b>	mezinárodní loutkářský festival – bienále
	<b>Divadelní pout' bez bariér</b>	festival, jehož smyslem je setkání handicapovaných s divadelní tvorbou
	<b>Svatováclavský hudební festival</b>	mezinárodní hudební festival
Říjen	<b>Czech Dance Open Ostrava</b>	mezinárodní soutěž ve sportovním tanci
	<b>Mezinárodní festival outdoorových filmů</b>	
	<b>Techné</b>	mezinárodní festival filmů a televizních pořadů o technických památkách
Prosinec	<b>Souznění</b>	festival adventních a vánočních zvyků, koled a řemesel

Tab. 4.1. Pravidelné ostravské akce [22].

#### 4.3.6. Technické památky

Tlaky konkurence na světovém i evropském trhu cestovního ruchu nutí rozvíjet různé další aktivity, které se odlišují od klasické nabídky turismu a dále nutí zpřístupnit zcela ojedinělé atraktivity pro turisty.

Industriální památky a technické zajímavosti patří k těm atraktivitám, které v posledních letech budí čím dál větší pozornost a stávají se tahouny návštěvnosti turistických destinací. V 5. kapitole této práce jsem se zaměřila na výzkum rozšíření pojmu technická památka a zda veřejnost zná technické památky města Ostravy.

Z tohoto pohledu turismu má tento region velmi výrazné prvky a neobyčejně silnou industriální minulost s velkým množstvím technických památek a zajímavostí. Koncentrace technických památek na území Ostravy a v nejbližším okolí města tj. v Ostravsko–

Karvinském revíru, nemá v celé ČR konkurenci. Navíc v okruhu do 100 km nikde nenalezneme tak bohatý a ucelený soubor technických památek z oblasti těžby a zpracování nerostných surovin v návaznosti na koksárenský, ocelářský a strojní průmysl. Tento fakt je dán především výraznou průmyslovou historií města, ale i její současností. Hlavní skupinu všech těchto památek, tvoří těžební zařízení a přilehlé komplexy administrativně-technických budov často s dominantními architektonickými prvky tehdejší doby.

#### 4.4. Přehled technických památek na Ostravsku

Rozdělení technických památek podle MATĚJE [17] na území města Ostravy lze provést dle následujících zaměření oborů:

- Doprava
- Elektroenergetika
- Hornictví
- Hutnictví
- Chemický průmysl
- Plynárenství
- Potravinářství
- Vodohospodářství (vodní díla, vodárenství)

Odvětví	Název technické památky	Statut ochrany <sup>1)</sup>	Místopisné určení
<b>Doprava</b>	Most Miloše Sýkory, (Říšský most)	KP	Ostrava - Moravská Ostrava, Slezská Ostrava
	bývalé Generální ředitelství Severní dráhy Ferdinandovy	KP	Moravská Ostrava, Prokešovo nám. 6
	Železniční stanice Ostrava - střed, z toho jen: výpravní budova a stavební věž	KP	Ostrava - Moravská Ostrava
	Výpravní budova železniční stanice Ostrava - hlavní nádraží	-	Ostrava - Moravská Ostrava
	Železniční stanice, z toho jen: výpravní budova	KP	Ostrava - Svinov
	Železniční stanice Báňské dráhy, z toho jen: výtopna, točna, vodárenská věž	KP	Ostrava - Moravská Ostrava

Tab. 4.2. Technické památky na Ostravsku [19].

	Název technické památky	Statut ochrany <sup>1)</sup>	Místopisné určení
<b>Doprava</b>	Výpravní budova železniční stanice Ostrava - Vítkovice	-	Ostrava - Vítkovice
	Výpravní budova železniční stanice Ostrava - Hrušov	-	Slezská Ostrava
	Letištní hangár	-	Ostrava - Jih
<b>Elektroenergetika</b>	Důl, koksovna a elektrárna Ignát / Jan Šverma	KP	Ostrava - Moravská Ostrava
	Elektrocentrála Žofínské huti / Energetická ústředna III.	-	Ostrava - Moravská Ostrava
	Elektrárna koksovny Karolina	KP	Ostrava - Moravská Ostrava
	Energetické ústředny Vítkovických železáren (Ústředny č. I, II a IV)	KP	Ostrava - Vítkovice
	Elektrárna František / Vítězný únor	-	Ostrava - Moravská Ostrava
	Elektrárny jámy VII / Salma	-	Ostrava - Vítkovice
	Elektrárna městská	KP	Ostrava - Slezská Ostrava
	Tepelná elektrárna Třebovice	-	Ostrava - Třebovice
<b>Hornictví</b>	Důl Hubert/Stachanov	KP	Ostrava – Hrušov
	Důl Ida/Naděje/Stalin I/Rudý Říjen I	KP	Ostrava - Hrušov
	Důl Alexandr	KP	Ostrava – Kunčičky
	Větrná jáma č. 3/ Šverma č.3	KP	Ostrava – Mariánské Hory
	Důl Michal, Petr Cinger (dnes muzeum)	NKP	Ostrava – Michálkovice
	Důl Hlubina (Areál Dolní oblasti Vítkovic)	NKP, ED	Ostrava – Moravská Ostrava
	Důl č. X/ Jindřich	KP	Ostrava – Moravská Ostrava
	Důl Jiří	KP	Ostrava – Moravská Ostrava
	Důl Anselm, Petershofen I, Masaryk I, Eduard Urx I, Hornické muzeum OKD	KP	Ostrava – Petřkovice
	Důl Oskar/Petershofen 5/Masaryk 2/Lidice	KP	Ostrava – Petřkovice
	Důl Terezie/Bergschacht/ Petr Bezruč	KP	Ostrava – Slezská Ostrava
	Důl Jan-Maria	KP	Ostrava – Slezská Ostrava
	Důl Jan Michal/Michálka	KP	Ostrava – Slezská Ostrava
	Důl Trojice a kuželový odval	KP	Ostrava – Slezská Ostrava
	Důl Louis/Steinbock/Maršál Jeremenko	KP	Ostrava – Vítkovice
	Větrná jáma Vrbice	KP	Ostrava – Hrušov

Tab. 4.2. Technické památky na Ostravsku [19].

	Název technické památky	Statut ochrany <sup>1)</sup>	Místopisné určení
Hutnictví a strojírenství	Vítkovické železárny – koksovna a vysoké pece, (Areál Dolní oblasti Vítkovic)	NKP, ED	Ostrava – Vítkovice
Chemický průmysl	Československé továrny na dusíkaté látky/Moravské chemické závody (MCHZ)	KP	Ostrava -Mariánské Hory
Plynárenství	Městská plynárna	-	Ostrava - Moravská Ostrava
	Plynárny a mokrý plynojem Vítkovických železáren	KP	Ostrava - Vítkovice
Potravinařský průmysl	Jatky	KP	Ostrava - Vítkovice
	Jatky městské	KP	Ostrava - Moravská Ostrava
	Lihovar Vilém Frajer a syn, Spiritusindustrie – Aktiengesellschaft/Slezské lihovary a škrobárny	KP	Ostrava - Svinov
	Český akciový pivovar (Ostravar)	-	Ostrava - Moravská Ostrava
Vodárenství	Věž vodárenská	KP	Ostrava – Slezská Ostrava
	Věž vodárenská – věž kostela sv. Pavla	KP	Ostrava - Vítkovice
	Areál městské vodárny, Ostrava	-	Ostrava - Nová Ves

Tab. 4.2. Technické památky na Ostravsku [19].

<sup>1)</sup> KP – Kulturní památka

<sup>2)</sup> NKP – Národní kulturní památka

<sup>3)</sup> ED – Evropského dědictví

Za nejvýznačnější technickou památku města Ostravy lze zcela jednoznačně považovat **Dolní oblast Vítkovic**, která byla vyhlášena Národní kulturní památkou a spolu s **areály Důl Anselm, Důl Michal** a s **areálem Jámy Vrbice** usiluje na zápis do seznamu Světového kulturního dědictví UNESCO. Tyto vybrané a fenomenální technické památky dále popisují v následující části práce.

#### 4.4.1. Dolní oblast Vítkovic

Vítkovice byly založeny v roce 1828 (jak uvádí kap. 4.2.3.) a první vysoká koksová pec vzplála v roce 1836. Rozmach těžby černého uhlí v bezprostřední blízkosti vysokých pecí bylo velkou předností pro efektivní vývoj hospodářství na tomto území. Tyto podmínky umožňovaly seskupení několika technologických postupů, těžba uhlí, jeho přeměna v koks a využití koksu k výrobě surového železa z dovezené železné rudy. Postupem času vznikala a byl vybudován unikátní, soběstačný komplex tak, jak jej známe



Obr. 4.8. Dolní oblast Vítkovic [20]

v dnešní podobě a lokalitě. Spojení technologického procesu zajišťovaly dopravní pásy, lanovky a pásové dopravníky. Na počátku 20. století stály Vítkovické železárny svou vysokou úrovní technického vybavení, objemem produkce a nízkými výrobními náklady na čele Evropských železáren.

Provoz dolních částí Vítkovice byl ukončen na konci devadesátých let dvacátého století. Tato oblast, která tvoří typické jižní panorama Ostravy, je tvořena třemi na sebe navazujícími celky - dolem Hlubina, koksovnou a vysokopecním provozem Vítkovických železáren. Celý areál dolu Hlubina, koksovny a vysokých pecí byl v roce 2002 prohlášen za národní kulturní památku. Jako první v republice byl v roce 2008 tento industriální komplex Vítkovic, zapsán na seznam evropského kulturního dědictví. Tuto známku dostala Dolní oblast Vítkovic včetně vysokých pecí, plynojemu a VI. energetické ústředny.

V srpnu roku 2007 byla Dolní oblast Vítkovic zpřístupněna veřejnosti. Touto kulturní památkou vede prohlídková trasa, která vede areálem šachty Hlubina a Dolní oblastí s koksárenskou baterií č. 5, strojovnou, velínem a energetickou ústřednou s pístovými dmýchadly. Pravidelné prohlídky se konají s výkladem průvodců z řad odborníků z Vítkovic, a.s.. Procházka tímto „ocelovým městem“ má magické kouzlo, pod desítkami metrů potrubí, kovovými stožáry lze snít i přemýšlet o tomto industriálním kulturním dědictví Vítkovic. Historie železáren má mnoho zajímavých okamžiků a mnoho tajemství ještě skrývá.

Výjimečnost tohoto areálu je především dána:

- jedinečným zachovalým bezprostředním technologickým tokem těžby uhlí, koksovny a výroby železa a seskupením těchto výrobních technologií na jedno místo;
- souvislou a spojitou výrobou od třicátých let devatenáctého století;
- jedinečným, nezaměnitelným a monumentálním panoramatem celého areálu, nazývané také „Ostravské Hradčany“, se stal pro mnohé významnou dominantou města a jedním ze symbolů Ostravy.

Po dlouhých a vlečných úvahách co s obrovským areálem v blízkosti centra města Ostravy, se v roce 2005 objevily myšlenky na využití tohoto komplexu. Vlastníkem industriálních objektů je strojírenská skupina VÍTKOVICE MACHINERY GROUP, která nyní připravuje unikátní projekt Nové Vítkovice. Cílem tohoto projektu je revitalizovat tzv. Dolní oblast Vítkovic, která je průmyslovým areálem s národní kulturní památkou Vysoké pece, zachovat průmyslové dědictví pro další generace a dát tomuto prostoru novou, moderní a užitečnou podobu a hodnotu. Plánem je výstavba nových obytných bloků, administrativních prostor a vznik vysokoškolského, vědecko-výzkumného, kulturního a sportovního zázemí i zóny pro volný čas. Vznikem industriálního parku dostanou dnes umrtvené objekty novou funkci a využití. Nejcennější objekty by měly být znovuzrozenými skvosty industriální historie a architektury města Ostravy.

V rámci projektu bude realizována rekonstrukce a reaktivace třech základních objektů národní kulturní památky:

- Vysoká pec č. 1
- Plynojem
- VI. Energetická ústředna

Projekt je rozdělen na několik částí. V severní, která zahrnuje i národní kulturní památku Vysoké pece, by mělo vzniknout vysokoškolské, vědecko-výzkumné a vývojové centrum včetně ubytovacích kapacit pro studenty i výzkumníky. Vysoká pec č. 1, která se promění v technickou „naučnou stezku“, která bude popisovat procesy, které se v nich odehrávaly a bude na ní vybudována prohlídková trasa s rozhledem na Ostravu. Plynojem se podle studie architekta Josefa Pleskota změní na víceúčelovou aulu s kapacitou až 1500 míst a takzvaná VI. energetická ústředna by měla podle projektu renomovaných architektů, manželů Heleny a Václava Zemánkových, se proměnit v interaktivní muzeum, výukový prostor a speciální laboratoře, ve kterých by měly probíhat

přednášky v technických oborech. Centrální a jižní část Nových Vítkovic by měla sloužit průmyslu a halda Hrabůvka by mohla být využita pro sportovní účely.

Můžeme říci, že projekt Nové Vítkovice výrazně přesahuje město Ostravu, Moravskoslezský kraj i Českou republiku, přináší Ostravě jedinečnou možnost spojit historii se současností a budoucností a umožní tak nové příležitosti změnit život v Ostravě a v Moravskoslezském kraji. Projekt počítá s celkovou plochou 253 hektarů areálu, vyžádá si asi 60 mld. Kč a projekt by měl být dokončen zhruba za sedm let [26].

#### **4.4.2. Hornické muzeum OKD Landek**

Na jihovýchodním úpatí vrchu Landek (280 m.n.m), nad soutokem dvou řek Ostravice a Odry v městské části Ostrava – Petřkovice se rozprostírá největší hornické muzeum v ČR. Jedná se o světově známou lokalitu z hlediska historie, archeologie, geologie, přírodovědy a hornictví. Důl Landek byl prvním uhelným dolem na našem území a díky zřízení muzea se tento unikát dochoval až dodnes. Výjimečnost a přitažlivost tohoto místa dodává právě propojení hornického muzea, jako technické památky a vrchu Landek, jako národní přírodní památky vyhlášené roce 1992. Název Landek je celosvětově známý a to díky unikátnímu nálezů Landecké venuše (viz. kap. 4.2.1.).



Obr. 4.9. Hornické muzeum Landek [20]



S dolováním uhlí se začalo už v roce 1782 a v roce 1830 zahájilo těžbu uhlí v jámě nazývané Ferdinandovo štěstí, pozdější Anselmova jáma, kde se rozkládá dnešní areál hornického muzea. Samotné muzeum je tvořeno několika expozicemi. Venkovní expozice, kde si lze volně prohlédnout celý areál dolu Anselm s vystavenou ryzací a dobývací technikou. Vnitřní expozice, která seznamuje návštěvníky s historií vrchu Landek a hornictví na Ostravsku, způsoby ražby štol a dolování uhlí, ale také se současnou báňskou záchrannou službou. Sfarání asi 4 metry pod zem do pomyslného dolu s mnoha důlními zařízeními, je asi nejzajímavějším zážitkem pro dospělé i děti. Součástí areálu je u sportovní a relaxační centrum, nabízející tenisové kurty, lanové centrum a jiné aktivity.

V dnešní době probíhá projekt Revitalizace Hornického muzea Landek v Ostravě , který získal dotaci z Regionálního operačního programu NUTS II Moravskoslezsko 2007-2013 ve výši 51,3 mil. korun. Celkové náklady na obnovu areálu jsou ve výši 85 mil. korun [18]. Cílem projektu je podpora kulturní a industriální turistiky na Ostravsku a rozvoj celého regionu s důrazem na místní tradici hornictví jako celku. Hornické muzeum Landek se tak může stát prvním tematickým muzejním parkem v rámci ČR.

#### 4.4.3. Důl Michal



Obr. 4.10. Důl Michal [20].

Historie dolu Michal je spojena se snahou tehdejšího rakouského státu podporovat uhelné hornictví jako nezbytný předpoklad rozvoje průmyslu. Rakouský erár koupil v roce 1843 v obci Michálkovice kutací pole a zahájil hloubení jámy Michal. Později vznikly v této oblasti ještě tři jámy, které byly však zasypány a sloužily jako jámy větrací. Veškerá těžba uhlí byla tedy soustředěna na jámu Michal. V roce 1946

byl důl přejmenován podle sociálně demokratického poslance rakouského říšského sněmu Petra Cingra. Od té doby se název několikrát změnil. V rámci prováděné restrukturalizace těžkého průmyslu důl Petr Cingr ukončil ke 30. květnu 1993 těžbu a poslední klec vyjela na záložním těžním stroji 2. června 1994. Celý areál Ministerstvo kultury České republiky, které zde zřídilo Průmyslové muzeum v Ostravě, později sloučené s Památkovým ústavem v Ostravě.



Za dobu své existence prošel důl Michal postupným technickým a stavebním vývojem. Rekonstrukce probíhaly ve dvacátých, čtyřicátých a na přelomu padesátých a šedesátých let se týkaly uhelného prádla, nakládky uhlí a výstavby rozvodny. Díky těmto omezeným stavebním úpravám zůstal areál dolu Michal od své přestavby dokončené v roce 1915, prakticky bez podstatnějších změn a představuje jedinečný provozní, technický a architektonický celek. Po ukončení provozu bylo záměrem památkové péče zachovat celý areál v jeho původní podobě tak, jako by lidé, kteří zde pracovali, právě včera odešli a zanechali vše na svém místě včetně špinavých stěn, ohmataného zábradlí, ošlapaných schodů a oprýskaných nátěrů.

Veřejnosti je tato národní kulturní památka zpřístupněna a návštěvníci mohou absolvovat zajímavou prohlídku areálu, která probíhá v povrchové části kamenouhelného dolu s jedinečným souborem elektrických těžních strojů a kompresorů z počátku elektrifikace, dále je možné vzhlednout bývalé lampovny, dopravní mosty s výklopníky, hornické koupelny, řetízkové šatny, výdejny jídla, kancelář geologa, kancelář lékaře, úpravna šatstva, cechovnu, těžní budovu s důlními klecemi, elektrifikovanou strojovnu, vše zachované v autentické podobě. Areál je také možné využívat pro různé kulturně-společenské akce, jako například příležitostné výstavy, divadelní představení, koncerty, rauty, semináře, konference a porady.

#### **4.4.4. Větrná Jáma Vrbice**

V ostravském regionu se nachází větrná jáma Vrbice, jejíž hloubění bylo zahájeno v roce 1911, soužila pro odvětrání silně plynujícího důlního pole Dolu Hubert. Jelikož větrná jáma byla postavena těsně vedle hlavní železniční tratě z Vídně do Krakova, vlastník, kterým byla Severní dráha Ferdinandova, měl zájem, aby areál byl i architektonicky výjimečný



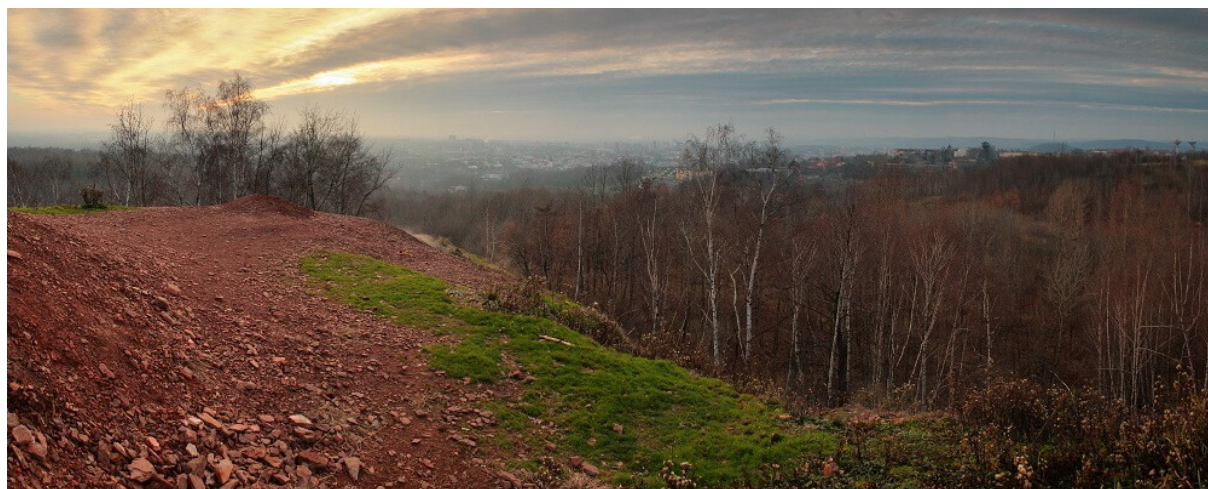
Obr. 4.11. Větrná jáma Vrbice [7]

a reprezentativní. V areálu zůstal těžní vrat z roku 1916 a kompresor Siemens-Stuckert z roku 1913. Díky svému působivému rázu je lokalita chráněna státem jako kulturní památka ČR.

Z mnoha dolů a staveb Ostravsko-karvinského revíru je tato stavba jedna z nejpozoruhodnějších a také proto je v nominaci na zápis do Seznamu UNESCO.

#### **4.4.5. Halda EMA**

Ve svém výkladu nemohu upomenout jedinečnou kuželovitou haldu na území Ostravy, celým názvem halda Terezie - Ema, která ční nad samým centrem moravskoslezské metropole v 315 m n. m. Zářivě červený vrchol haldy byl vytvořený soustavným navážením hlušin z nedalekého ostravského dolu Trojice. Těsně po dokončení navážky dosahovala 327 m n.m., ale vlivem přirozeného slehávání hlušin Ema poklesla do současného stavu o 12 m, což je přirozený jev selhávání hlušin. Uvnitř haldy stále dochází k extrémním teplotám dosahujících až 1500 °C, díky nimž vznikají uvnitř haldy vzácné nerosty porcelanity a jaspisy. Pro svůj neustálý doutnající se povrch získala halda Ema přezdívku „Ostravská sopka“. Celá oblast je volně přístupná a uchvacující výhled na celou Ostravu dělá z Emy velmi atraktivní místo pro mnoho Ostravanů i návštěvníků města, i když tento nezcela přírodní úkaz nenese přívlastek pamětihodnost.



Obr. 4.12. Halda Ema [2]

#### **4.5. Swot analýza**

Nejnámější analytickou metodou je tzv. SWOT-analýza, která umožňuje realizovat tzv. strategickou analýzu, která spojí externí rozbor s interním. Označením SWOT pochází z počátečních písmen anglických slov:

Strengths – silné,

Weaknesses – slabé vnitřní stránky,

Opportunities - příležitosti a

Threats - ohrožení vnější stránky.

Slouží k určení důležitých charakteristik, které jsou při sestavování strategie významné jak zdůrazňuje LEDNICKÝ [11]. Smyslem této vnitřní a vnější analýzy, je odhalit příležitosti a ohrožení zkoumaného objektu a najít jeho silné a slabé. Tato analýza jako každá jiná analýza musí poté vyústit v syntézu a závěry, které se stanou východiskem pro formulaci určitého závěru a strategie. Z toho pohledu je SWOT-analýza velmi cenným informačním zdrojem pro formulaci strategie zkoumaného objektu. Podstata této analýzy vychází ze základní logiky návrhu strategie, která musí být zaměřena na eliminaci slabin a hrozeb využitím předností a příležitostí.

SWOT-analýzu jsem vyhotovila ze svých vědomostí a zkušeností, ale také jsem čerpala z tisku a zpráv regionu Ostravska.

#### 4.5.1. Silné a slabé stránky

	SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<b>přírodní předpoklady</b>	velikost města - 3. největší město svou rozlohou	znečištěné ovzduší díky koncentraci průmyslu
	vysoký počet obyvatel - 3. nejlidnatější město ČR	zvyklost větší propagace Prahy v cestovním ruchu
	dobrá strategická poloha na hranici tří států ČR, Polska, Slovenska	
	mírné klima (teplé léta a mírné zimy)	
	bohatství na nerostné suroviny	
	pěkná krajina s přírodními úkazy industriálního města	
<b>kulturně-historické předpoklady</b>	technické památky a jejich možnost budoucího využití	nízký počet zachovalých starobylých historických památek
	pořádání rozmanitých kulturních a sportovních akcí	chybějící památky UNESCO
	možnosti festivalů a koncertů	nezpřístupněnost pamětihodností z důvodu jejich rekonstrukcí

Tab. 4.3. Silné a slabé stránky (vlastní zdroj).

	<b>SILNÉ STRÁNKY</b>	<b>SLABÉ STRÁNKY</b>
<b>kulturně-historické předpoklady</b>	památkové zóny	nerozvinutá wellness turistika
	dobré podmínky pro rozvoj cestovního ruchu (aktivní i pasivní)	nevyužitá splavnost Ostravy
	národní přírodní památka Landek	
<b>materiálně-technické</b>	velké množství hotelů, restaurací a barů	jazykové bariéry
	druhé největší letiště v Ostravě	chybějící cizojazyčná propagace
	dobrá železniční a autobusová dostupnost	nízká úroveň služeb
	integrovaný systém městské dopravy	chybějící profesionalita v oblasti služeb
	dálnice D1 Praha-Brno-Ostrava	nedostatečná propagace města
	nové logo města Ostravy	špatně značené aktivity
	velký počet cestovních kanceláří a agentur	
	dostatečný počet obchodních zón	špatný stav veřejných komunikací
	multifunkční sportovně - kulturní hala ČEZ Arény	neintegrované napojení městské dopravy na letiště Mošnov
	největší letní koupaliště svého druhu ve střední Evropě	chybějící železniční napojení na letiště
	zázemí pro konání veletrhů a jiných akcí na Ostravském výstavišti Černá louka	chybějící doplňkové služby letiště
	fungující informační centra	chybějící parkovací místa u zajímavostí
	restaurovaný areál Ostravského hradu	
	silná účast stálých divadelních scén	
	sídlo České televize a rozhlasu	

Tab. 4.3. Silné a slabé stránky (vlastní zdroj).

	<b>SILNÉ STRÁNKY</b>	<b>SLABÉ STRÁNKY</b>
<b>ekonomické předpoklady</b>	krajské město	vysoká nezaměstnanost
	Ostravský magistrát první titul nejlépe komunikujícího úřadu v EU	
	Krajský úřad třetí titul nejlépe komunikujícího úřadu v EU	
	podpora cestovního ruchu ze strany města	
<b>sociální podmínky</b>	silná účast zdravotnických zařízení včetně sídla fakultní nemocnice	lokality s nízkou sociální úrovní
	sídlo Báňské záchranné služby	
	fungující integrovaný záchranný systém v Ostravě	
	možnosti vysokoškolského vzdělání, sídlo tří vysokých škol	
<b>politické a hospodářské podmínky</b>	demokratické seskupení politických stran	velká podpora levicových stran
	přítomnost řady významných zahraničních investorů v Ostravě a okolí	byrokracie
	průmyslové zóny	
	sídlo Vědecko-technologického parku (prvního v České republice)	
	existence Moravskoslezského strojírenského klastru	
	investiční pobídky ze strany města a vlády ČR	
<b>neexistence válek a občanských nepokojů</b>	stabilní politická situace	vysoká kriminalita

Tab. 4.3. Silné a slabé stránky (vlastní zdroj).

#### 4.5.2. Příležitosti a hrozby

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
strategická poloha města na hranici tří států	znečištěné životní prostředí
tuzemská a přeshraniční spolupráce s jinými městy	ztráta konkurenceschopnosti
zájem investorů	chybějící spolupráce a jednotnost
využití památek z dob industriální expanze	nekvalitní infrastruktura
využití programů EU k obnově města a realizaci nových projektů	nezájem o turistický ruch z řad tuzemských turistů
využití strukturálních fondů EU	chybějící průvodcovská činnost
nový bytová výstavba	špatná image Ostravska "černá Ostrava"
marketingová propagace a komunikace	protahování výstavby dálnice D1
napojení dálnice D1 na Polskou dálniční síť	chybějící služby pro cykloturisty
propagace Ostravy z řad známých osobností	podceněná údržba pamětihodností
využití technických památek k různým akcím	odliv pracovní síly a snižování počtu pracovních míst
využití Ostravského výstaviště, Slezskoostravského hradu, ostravské víceúčelové ČEZ-arény k rozmanitým kulturně-sportovním a společenským akcím	jazykové bariéry
využití internetu pro propagaci	vandalismus
modernizace města a výstavba nových průmyslových a obchodních zón	hrozba rasismu
vybudování nových cyklotras a doprovodných služeb	

Tab. 4.4. Příležitosti a hrozby (vlastní zdroj).

PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
vytváření konkrétních produktů cestovního ruchu	
propagace Ostravy na mezinárodních veletrzích	
zařazení Ostravy do programu kulturní město 2015	
údržba a obnova historických památek	

Tab. 4.4. Příležitosti a hrozby (vlastní zdroj).



## **5. Výsledky konkrétně zaměřených průzkumů**

V této kapitole popíšu opatření, která budou přispívat lepšímu využití silných stránek a příležitostí a zároveň poukážu jak zefektivnit slabé stránky a snížit hrozby. Dále průzkumem o možnostech cestovního ruchu v Ostravě, jsem chtěla zjistit zda lidé chápou Ostravu, jako možnou destinaci cestovního ruchu. Struktura dotazníku je přiložena v příloze 1.

### **5.1. Rozbor výsledků SWOT analýzy**

Z provedené SWOT analýzy lze odhalit, které oblasti v rozvoji cestovního ruchu jsou pro město Ostravu silnými a slabými stránkami a také jaké příležitosti a hrozby mohou město naopak postihnout.

Z SWOT-analýzy vyplývají těchto pět hlavních prioritních bodů pro rozvoj cestovního ruchu v Ostravě:

1. Životní prostředí,
2. Infrastruktura;
3. Atraktivita cestovního ruchu,
4. Lidské zdroje,
5. Propagace města.

### **5.2. Životní prostředí**

Největší nevýhodou, která vychází ze SWOT analýzy je životní prostředí. Jedná se o nejbolestnější a nejcitlivější problém města Ostravy. Na většině území města dochází často k překračování limitů znečištění povolených platnými předpisy. Za nejhorší znečišťovatele lze považovat PM10, část prachu o velikosti částic do 10 mikrometru, na který jsou vázány další nebezpečné látky, jako jsou těžké kovy. Ostravané často trpí nemocemi dýchacích cest a rakovinou tvornými nemocemi, což je holý fakt, s kterým Ostrava bojuje už celou řadu let. Od devadesátých let, kdy došlo k útlumu těžkého průmyslu a velkým investicím do odlučovacích zařízení a technologií, se podařilo emise podstatně snížit. Ostrava však nadále patří k oblastem se zhoršenou kvalitou ovzduší, ve které dochází ke značnému překračování emisních limitů a emisně je nejzatíženější oblastí České republiky.



### **5.3.      *Infrastruktura***

Dalším Ostravským handicapem je nedostatečná infrastruktura. Ostrava po dlouhá léta nebyla napojena na dálniční síť, což omezovalo její rozvoj a prosperitu. Dnes se oblast Ostravska pevněji integruje mezi ostatní regiony České republiky. Schází však stále hraniční propojení dálnice D 1 a polské dálnice A 1, toto spojení komunikací dvou států přinese v budoucnu výhody ekonomické, hospodářské, politické a pomůže tak oživit cestovní ruch mezi Polskem a Českem.

Město má ve velmi špatném stavu pozemní komunikace, které nejsou dostatečně udržovány a stavějí se z nekvalitních materiálů, což vede k narůstajícím opravám, které poté zpomalují provoz plynulé dopravy a zhoršují tak i stav životního prostředí. Naproti tomu Městská hromadná doprava, kterou provozuje akciová společnost Dopravní podnik Ostrava je součástí Ostravského dopravního integrovaného systému (ODIS) a je skutečně propracovaná a na vysoké profesionální úrovni.

Velkou výhodou pro Ostravu je existence druhého největšího letiště v České republice. Je zapotřebí jej neustále modernizovat a rozvíjet z hlediska služeb pro zákazníky a jejich bezpečnosti. Jedinou a velice závažnou chybou je nedostatečné napojení letiště Ostrava – Mošnov na integrovaný dopravní systém a chybějící veřejné komunikace, popřípadě železniční napojení.

Železniční doprava má velký podíl na dobrou dostupnost s ostatními městy kraje a celou republikou. Velkým přínosem bylo zapojení do železniční sítě rychlovlaku Pendolino, který umožňuje cestujícím Praha – Ostrava zvládnout dlouhou cestu za pouhé 3 hodiny.

V současné době je velice oblíbeným sportem cykloturistika a in-line bruslení. Tyto aktivity nemají v Ostravě dostatečné zázemí. Cyklostezky vypadají v Ostravě většinou tak, že se na stávající chodník umístí dopravní značka stezka pro cyklisty a chodce - a je to. Což je v maximální míře nedostačující. Ostrava by měla více investovat do propracovaných investičních projektů cyklostezek podél řek, které by tvořily pohodlné a přirozené cyklotrasy.

Místa turistických atrakcí jsou mnohdy špatně značená a často chybějí parkovací místa v přímém kontaktu s turistickým cílem, což může návštěvníkům města znepříjemnit jejich zážitek.

## **5.4. Turistické zajímavosti**

Předností města Ostravy je její velikost co do rozlohy a počtu obyvatel a její poloha na hranici tří států, což zvyšuje počet potencionálních tuzemských a zahraničních návštěvníků.

Ostrava má celkem čtyři památkové zóny, MPZ Moravská Ostrava, MPZ Ostrava - Přívoz, MPZ Vítkovice, MPZ Ostrava – Poruba, avšak malý počet národních kulturních památek a žádná z nich nemá titul UNESCO.

Velice silnou stránkou města Ostravy, je její průmyslová minulost a budoucnost, i když právě tato sféra je doprovázena negativním dopadem na životní prostředí. Ochrana technického dědictví v České republice spadá do oblasti Národní památkové péče. Z 33 000 evidovaných nemovitých kulturních památek jsou pouze 3 % památek v kategorii památek technické povahy, které dokládají historický vývoj vědy a techniky. Jejich význam často přesahuje nejen lokální, ale i republikové měřítko.

## **5.5. Lidské zdroje**

Pro vývoj cestovního ruchu je bezpochyby důležitý lidský potenciál, jelikož cestovní ruch je oblastí zaměřenou na práci s lidmi. Cílem je spokojený turista, který opakovaně navštěvuje město a doporučí svým přátelům navštívené atrakce a zajímavosti. Je proto velice důležité mít kvalitně vyškolený, ochotný, příjemný a milý personál, který na profesionální úrovni obslouží zákazníka. Právě tyto zaměstnanci jsou prvotní komunikační spojkou s návštěvníky. Měli by umět navodit příjemnou atmosféru s klienty a být pro ně okamžitými nejlepšími přáteli.

V případě zahraniční klientely je samozřejmostí dokonalá znalost jazyka, což je jedna ze slabých stránek. Jazyková úroveň poskytovatelů služeb v oblasti cestovního ruchu, je nedostačující a to je jeden ze zásadních problémů, který by se měl řešit strategicky od narození. Město Ostrava v současné době rozjelo projekt „Uč se jazyky!!!“ ve spolupráci se společností Ian Derson advertising. Tento projekt má za cíl, oslovit mladé lidi, kteří žijí nebo studují na území města, kteří poté v budoucnu získají pracovní příležitosti například v oblasti cestovním ruchu a nebudou muset za prací odcházet jinam. Znalost cizích jazyků je samozřejmě jedním z důležitých faktorů pro získání kvalitního profesního uplatnění a zvýší se tím i prestiž města s pověstí dobře komunikující občanů se ze zahraničními turisty.

Ostrava je třetí nejlidnatější město České republiky a město by mělo tyto kapacity využít právě ve prospěch rozvoje cestovního ruchu a jeho doprovodných služeb.

Vysoce ceněnou stránkou lidských zdrojů je schopnost komunikace Ostravského magistrátu a taktéž Krajského úřadu, které získaly titul nejlépe komunikujících úřadů v EU.

## **5.6. Propagace města**

Důležitost propagace města stále stoupá na významu. Správná marketingová koncepce je jednou ze strategických konkurenčních výhod a přispívá k všestrannému rozvoji cestovního ruchu. Hlavní komunikační nástroje cestovního ruchu jsou propagační materiály, cestovní průvodci, mapy, ale nejsou to jen tištěné zdroje, ale jedná se i o informační centra, cestovní kanceláře, internet a jiná média a veletrhy.

Město Ostrava má nyní jednu z dobrých marketingových tahů za sebou, a to v podobě nově vzniklého loga města (jak uvádím v kap.e 4.2.8) název Ostrava s třemi vykřičníky. Logo se ujalo s velikým kladným ohlasem a Ostravané jej přijaly okamžitě za své „ostravské !!!“.

Ve spolupráci s cestovními kanceláři a informačním centrem by měly být dány do oběhu propagační materiály, letáky a plakáty, které by vyzdvihovaly největší ostravské monumenty. Kvalitní grafická úprava reprezentačních publikací a katalogů je samozřejmostí.

Pro úspěch propagace města je nutné vytvořit kvalitní internetové stránky města, přehledné, jednoduché odkazy s možností volby cizího jazyka. V současné době se rozjel informační server e-ostrava, který poskytuje kvalitní a dostatečné informace pro návštěvníka města, ale postrádá volbu jazyka pro zahraniční turisty.

Ostrava by se měla propagovat společně s celým moravskoslezským krajem, nikoliv samostatně. Získá tím větší nabídku atrakcí a možností cestovního ruchu.

## **5.7. Rozbor výsledků dotazníkového výzkumu**

Cílem mého marketingového výzkumu, který proběhl v době od 5.4. do 12.4. 2010 bylo posoudit, jak dalece je Ostrava vnímána jako turistický cíl a zda-li veřejnost zná nejvýznamnější technické památky města Ostravy (viz kap. 4.4.).

Požadované informace jsem sama shromažďovala, což znamená, že jsem vycházela z **primárních informací**. Snažila jsem se postihnout dostatečně velký vzorek jednotek. Metodu dotazování jsem vybrala, protože dotazník je vysoce efektivní technika pro průzkum. Dotazník, který se dostal do rukou dotazovaným subjektům, je uveden v příloze č. 1.

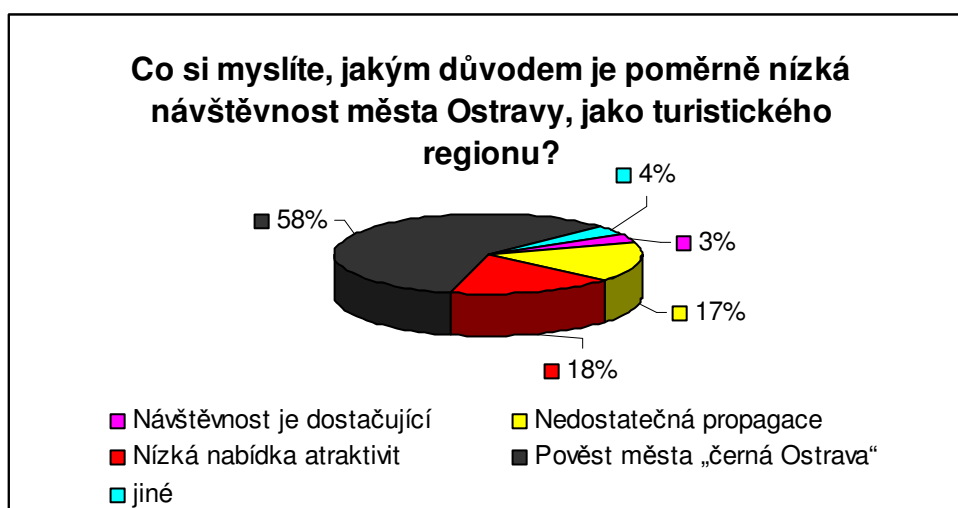
Celkem bylo osloveno pomocí jednoduchého dotazníku 121 žen a 96 mužů, proto i údaje v grafech odpovídají procentuálnímu výpočtu. Z marketingového výzkumu vyplývá, že:

- Respondenti znají Ostravu jako destinaci cestovního ruchu, ale vnímají ji jako běžnou oblast 63%, která je dostupná většině obyvatel České republiky. Jen 21% ji považuje za atraktivní lokalitu a 16% ji vidí nezajímavým místem.



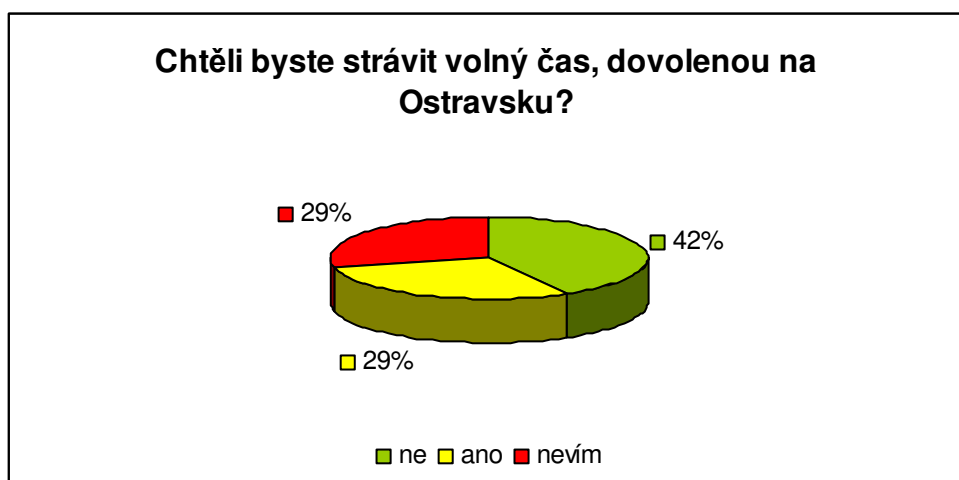
Graf č. 5.1. otázka č. 3 (vlastní zdroj).

- Neatraktivnost a problém nízké návštěvnosti vidí respondenti hlavně z důvodu pověsti města „Černá Ostrava,, a to až v 59%. Ostatní si myslí, že malý zájem o město spočívá v nízké nabídce atraktivit 18% a špatnou propagací města 17%.



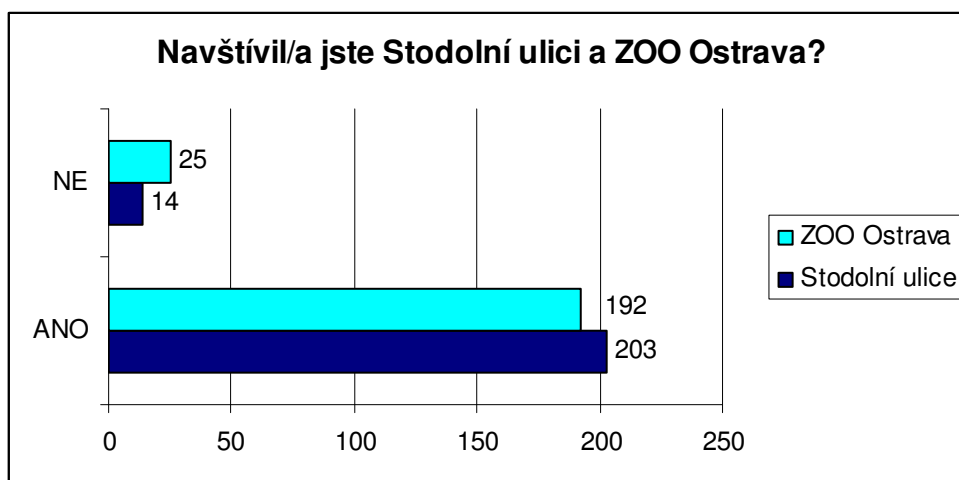
Graf č. 5.2. otázka č. 12 (vlastní zdroj).

- Respondenti nemají příliš velký zájem trávit svůj volný čas a dovolenou v Ostravě. Hlavním problémem je tedy pobyt turistů na více než jeden den.



Graf č. 5.3. otázka č. 14 (vlastní zdroj).

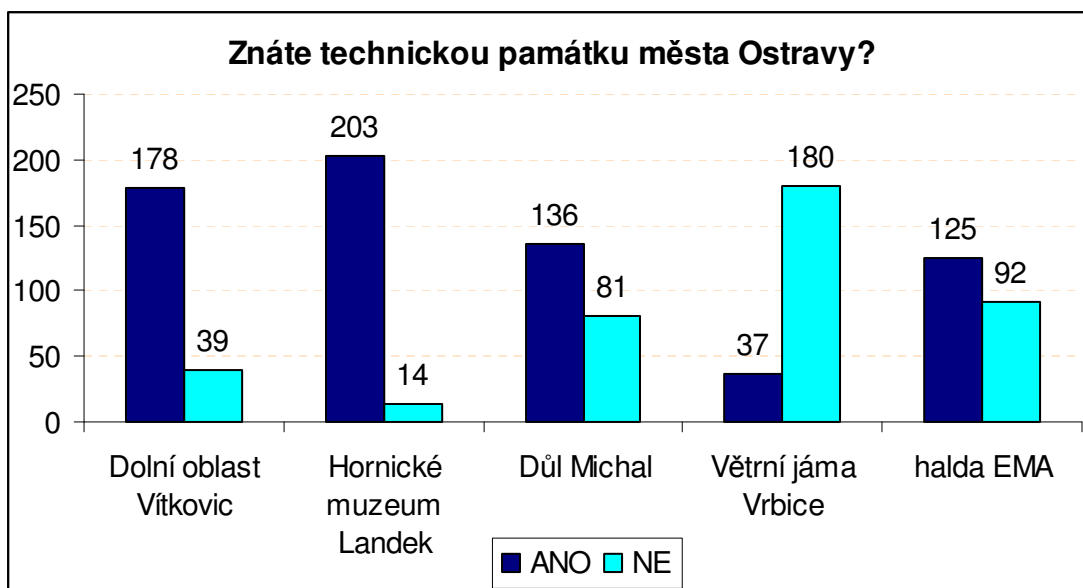
- Bezpochyby nejvíce navštěvovanou atrakcí je Stodolní ulice a Ostravská ZOO, jen malý počet respondentů odpovědělo záporně.



Graf č. 5.4. otázka č. 15 a 17 (vlastní zdroj).

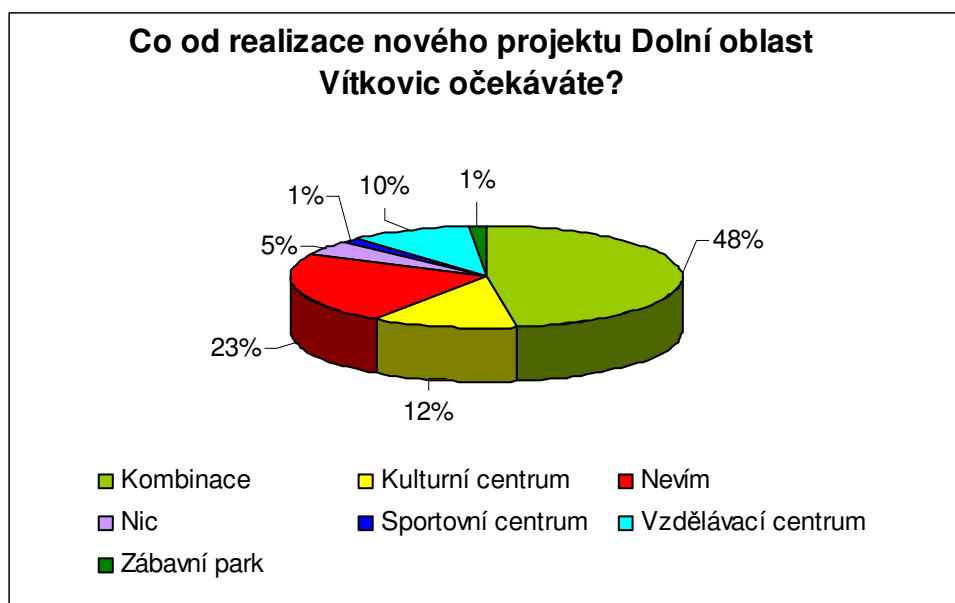
- Respondenti dále odpovídali, na téma technických památek. 94% z nich znají pojem technická památka. Polovina respondentů se zajímá o technické památky České republiky a až 85% se domnívá, že má smysl tyto památky zachovávat a opravovat (otázky č. 18, 19, 20).

- Nejvýznamnější technické památky města Ostravy, popsané v kap. 4.4. a grafické znázornění podvědomí respondentů o jejich existenci.



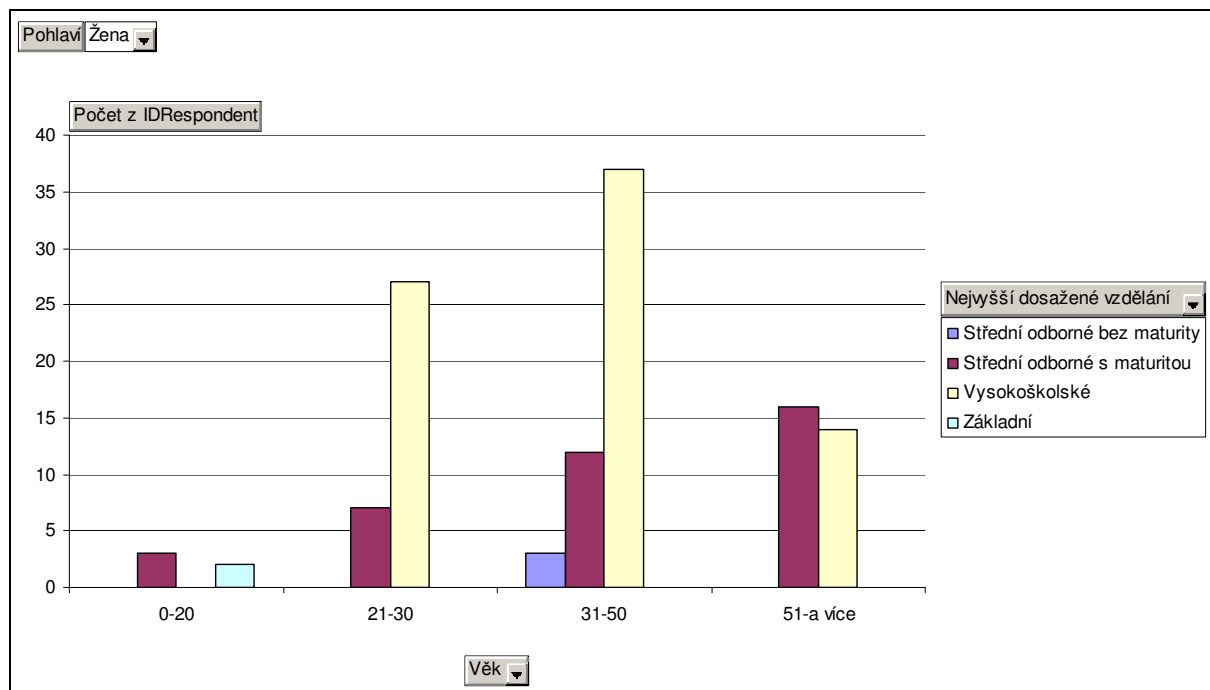
Graf č. 5.5. otázka č. 21-25 (vlastní zdroj).

- Národní kulturní památka Dolní oblast Vítkovic, její rekultivace, je jedna z ostravských neočekávanějších investic. Dlouho chátrající průmyslové budovy našly po dlouhých letech záchránce. Průzkum se proto zaměřil hlavně i na tuto pamětihodnost, jak dalece je veřejnost s tímto projektem seznámena. Pouhých 14% respondentů se o tento projekt velmi zajímá a 76% povrchně a 10% vůbec.

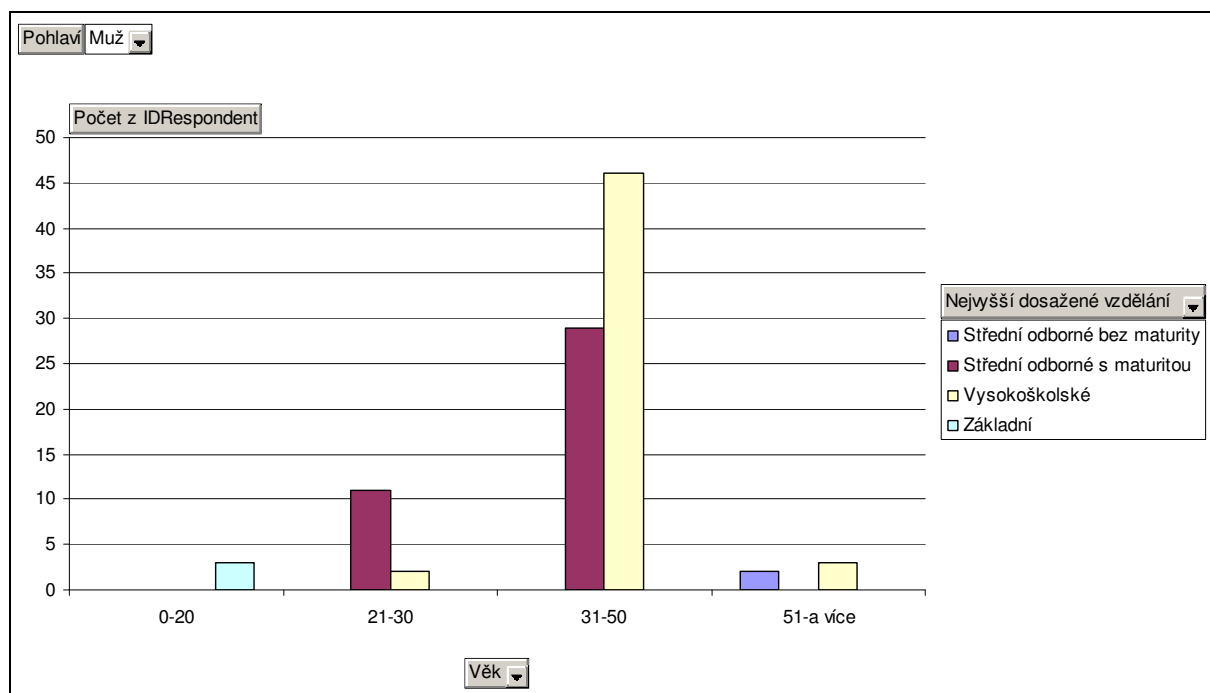


Graf č. 5.6. otázka č. 28 (vlastní zdroj).

Do vzorku byli zahrnuti respondenti, kteří pocházeli v největší míře z Ostravy 64% a poté z Moravy 21%, z Čech 12% a ze zahraničí 3%. Rozčlenění podle pohlaví, vzdělání a věku je zobrazeno graficky v následujících grafech č. 5.7 a 5.8..



Graf č. 5.7. Ženy - otázka č. 30-32 (vlastní zdroj).



Graf č. 5.8 Muži – otázka č. 30-32 (vlastní zdroj).

## 6. Doporučení

V předchozí části jsem zaměřila na hlavní body, které vyplynuly ze SWOT analýzy. A k nim v této části popíšu doporučení, která by mohla Ostravě napomoci k rozvoji cestovního ruchu a zvýšení pozornosti ze světa turismu. Marketingovým průzkumem jsem zjistila další skutečnosti, které popisují v kapitole 6.2.

### 6.1. *Doporučení vyplývající z SWOT analýzy*

#### 6.1.1. Doporučení - životní prostředí

Řešení tohoto problému je během na dlouhou trať a zahrnuje řadu opatření. Některá je možno provádět okamžitě, některá budou vyžadovat dlouhodobý proces se zapojením veškerých institucí, ale i občanů města, kterým tento katastrofální stav není lhostejný a jsou schopni pro lepší vzduch v Ostravě něco udělat. Boj za lepší ovzduší může právě pro mnohé občany začít peticí, za níž stojí lékařka z Radvanic a Bartovic Eva Schillerová a spolu s ní občanské sdružení Vzduch, které založili občané Radvanic a Bartovic a sdružení Arnika. Znění petice se v současné době připravuje a bude dalším krokem k čisté Ostravě. Město nechalo v loňském roce vypracovat studii, která analyzuje příčiny znečištění a možnosti řešení nepříznivého stavu. Z výsledků vyplývá, že pro dosažení uspokojivého kvality ovzduší na většině území města bude potřebné co nejrychlejší dokončení dálnice D1 a návazných komunikací spolu s omezením emisí u vybraných průmyslových znečišťovatelů. To jsou dlouhodobá opatření a město nemá přímé nástroje pro jejich realizaci. Zde bude nutná spolupráce s vedením Moravskoslezského kraje a vyvíjet stálý tlak na legislativní podporu snižování emisních limitů. Vláda přislíbila svou pomoc a hodlá ovzduší zlepšit změnami v již vydaných emisních limitech a plánuje také intenzivnější kontroly technických podmínek provozů, plnění emisních limitů a z toho vyplývající finanční postihy.

Navrhuji tyto body řešení:

- výsadba a rozšiřování zeleně,
- podpora ekologických organizací a sdružení,
- více prosazovat důležitost nápravy životní prostředí,
- neschovávat se před závažnou problematikou, problém řešit a informovat veřejnost,
- vyvolat tlak na legislativní nápravu a postupná opatření,



- vypracovat studii pro komplexní dlouhodobé řešení,
- inspirovat se od jiných evropských měst s podobnou problematikou,
- podporovat průmyslové zóny a regenerovat staré průmyslové areály,
- rozvoj technologického parku,
- přechod z průmyslu, na výrobu, který musí splňovat přísná pravidla ochrany životního prostředí a modernizace stávajících průmyslové závody,
- vyvíjet neustálý tlak v podobě vysokých finančních sankcí za nedodržování emisních limitů.

### **6.1.2. Doporučení - infrastruktura**

- modernizace, rekonstrukce a výstavba veřejných komunikací včetně odstranění největších dopravních závad na silniční síti a na průtazích měst, zvyšující bezpečnost a plynulost dopravy ,
- modernizace křižovatek silnic a související dopravní informační a řídicí systémy,
- opatření vedoucí ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu ("bezpečné" přechody pro chodce, zpomalovací pruhy, ostrůvky uprostřed silnice, reflexní dopravní značení, s tím související komunikace pro pěší – chodníky),
- budování a modernizace významných cyklostezek a cyklotras (význam z hlediska využívání cyklodopravy v dojížděce do zaměstnání, za zábavou),
- vznik nových služeb letiště (kryté parkoviště),
- zajištění dopravního napojení letiště na Ostravu a okolní města a regiony,
- výstavba napojení letiště na železniční dopravu včetně výstavby přestupního železničního terminálu,
- modernizace, rekonstrukce a výstavba účelových komunikací kolem letiště,
- zřizování nových naučných stezek pro cestovní ruch,
- rozvoj a rekonstrukce orientačně-informačního systému cestovního ruchu,
- výstavba doprovodné infrastruktury pro vodní aktivity a vodní turistiku,
- rozvoj a rekonstrukce značených turistických tras pro pěší,
- vyznačení, rekonstrukce a výstavba cykloturistických stezek včetně značení a doprovodné infrastruktury.

### **6.1.3. Doporučení - turistické zajímavosti**

- revitalizace a zpřístupnění kulturních památek, technických zajímavostí, industriálních památek a kulturního dědictví pro jejich využití jako atraktivit cestovního ruchu,
- revitalizace a rozvoj prostoru společensko-zábavního prostoru centra města včetně Dolní oblasti Vítkovic a Černé louky,
- zkvalitňování doprovodné infrastruktury v rámci těchto industriálních památek (příjezdové komunikace, doprovodné parkoviště, sociální zařízení apod.),
- předpokladem pro podporu technických památek je zajištění otevírací doby objektů a informační (průvodcovské) služby,
- podpora výstavby či obnovy vybavenosti v oblasti sportu, rekreace a lázeňství sloužící pro turisty a cestovní ruch a jejich zpřístupnění pro osoby s omezenou schopností pohybu,
- modernizace a rozvoj areálů zimních sportů s prioritou komplexnosti těchto areálů a jejich celoročního využití,
- podpora tvorby atrakcí a produktů prodlužující sezónnost.

### **6.1.4. Doporučení - lidské zdroje**

- využít nezaměstnané pro oblast cestovního ruchu (spolupráce s úřadem práce a pracovními agenturami),
- podporovat podnikatele tvořící pracovní místa v oblasti cestovního ruchu,
- podpora rekvalifikačních kurzů v oblasti cestovního ruchu, komunikačních dovedností,
- odbourávání jazykových bariér a podpora jazykových škol,
- pečlivě se připravovat na výstavy a konference cestovního ruchu.

### **6.1.5. Doporučení - propagace města**

- zabezpečení jednotné prezentace značky města v rámci všech komunikačních aktivit – a to jak města, tak institucí, které užívají značku Ostravy ve svých aktivitách,
- rozvoj obrazového konceptu loga Ostravy a jeho průběžná aktualizace,
- prezentace města prostřednictvím internetu, multimediální spotů,

- propagační materiály města,
- budování image institucí města (např. sladění image stylu partnerských organizací),
- propagace Ostravy v ČR i zahraničních cílových destinacích (tvorba, distribuce a prezentace propagačních materiálů),
- podpora vzniku a rozvoj Touch Point,
- pořádání odborných seminářů a konferencí na téma cestovního ruchu, účast na výstavách a veletrzích cestovního ruchu,
- vývoj a zpracování produktů a produktových balíčků s důrazem na asociační produkty turistického ruchu.

## **6.2.      *Doporučení vyplývající z marketingového průzkumu***

Jádrem mého marketingového výzkumu bylo zjistit, zda je Ostrava vnímána jako turistická oblast a zda veřejnost má podvědomí o ostravských monumentech technických památek.

Z mého průzkumu jsem zjistila, že Ostrava není příliš oblíbenou destinací a hlavním důvodem je spojitost s těžkým průmyslem v minulosti a špatným stavem životního prostředí. Naproti tomu veřejnost má široké podvědomí o významnosti technických památek města. Město Ostravu je nutné spojovat s turismem celého severomoravským kraje, který má daleko větší možnosti, příležitosti a nevyčleňovat ji jako samostatnou destinaci cestovního ruchu. Z tohoto pohledu bych doporučila:

- z nevýhody průmyslového města udělat výhodu tj. v maximální míře využívat průmyslové pamětihodnosti pro celospolečenský prospěch,
- atraktivitu města založit na unikátnosti technických památek,
- velmi očekávaný projekt Dolní oblast Vítkovic více propagovat a
- nesmazat pojem „Černá Ostrava“ a se satirou tento slogan využít, jak je pro Ostravany obvyklé,
- inicializovat, připravovat a realizovat projekty pod záštitou Moravskoslezského kraje,
- rychlá revitalizace technických památek.

## 7. Závěr

Cestovní ruch jako sociálně ekonomický jev představuje velmi složitý, vnitřně bohatě strukturovaný a košatý systém. Na vytváření podmínek pro realizaci cestovního ruchu i při konkrétním provedení se podílí řada odvětví a tak základním, dominantním rysem je jeho mnohodontnost (meziodvětvovost). Proto se lze velmi často setkat s názorem, že cestovní ruch vyřeší řadu problémů, které jsou spojeny s potřebným rozvojem jednotlivých územních celků. Ukazuje se však, že cestovní ruch není vždy účinným všelékem, neboť jsou i zde stinné stránky. Proto se rozvoj regionů musí opírat o komplexně promyšlenou podnikatelskou strategii, která využije všech výhod a předností, které jednotlivé regiony poskytují.

Velký a často rozhodující vliv na vývoji cestovního ruchu mají určité jevy, které doprovází ekonomický vzestup a růst. Silná ekonomika je důležitou součástí prosperity cestovního ruchu. To je však spojeno s mnohými negativy, jako je právě průmyslem zdevastované životní prostředí.

Ačkoliv oblast cestovního ruchu a turistiky patří k největším ekonomickým aktivitám ve světovém měřítku a poskytuje vysoké možnosti zaměstnanosti obyvatel, mnoho lidí tento druh podnikání stále ještě pokládá spíš za jistý úkaz, za něco, k čemu jen tak jednoduše dochází, než za skutečnou obchodní záležitost. K tomuto přístupu napomáhá vlastní cestovní ruch svými zvláštnostmi, neboť turistika je:

- nehmotná - nemůžeme si ji vyzkoušet, než jí nakoupíme,
- pomíjivá - nemůžeme „skladovat“ hotelové pokoje nebo cesty letadlem,
- subjektivní - všichni jsou součástí vlastního turistického zážitku všech zúčastněných.

Město Ostrava je velice nevšedním místem, které má turistům co nabídnout. Její technické památky mají bohatou a širokou využitelnost a reprezentativnost. Město Ostrava by mělo svou budoucnost navázat na svou minulost a nezakrývat ji, i když mnohé stránky historie jsou pro město zničující a odrazující, jako je tomu v případě životního prostředí. Město Ostrava by se mělo pod záštitou Moravskoslezského kraje pokusit prezentovat historické a technické skvosty pomocí společných projektů doma i v zahraničí.

Hlavní metropole moravskoslezského kraje, sousedící se Zlínským a Olomouckým krajem, s Polskem a Slovenskem, je plná kontrastů a příležitostí. Mix nádherné přírody, sportovních zařízení, relaxačních center, množství kulturních, architektonických, sakrálních a technických památek, to vše tvoří pestré výjimečné území Moravskoslezského kraje.

Ostravu nelze proto separovat a pojmout ji samostatně jako oblast cestovního ruchu. Ostravsko má svůj specifický a výjimečný charakter, daný tradicí hlubinné těžby černého uhlí. Tomu odpovídají četné technické atraktivity aspirující díky své jedinečnosti na zápis do seznam památek UNESCO.

Ostrava je město plné rozporů a nepatří k tradičním turistickým destinacím. Čím více však člověk Ostravu poznává, tím jej více udivuje a zároveň přitahuje. Nevšední kolorit tohoto moravskoslezského velkoměsta je založen především na kontrastech, které nemají v naší zemi obdoby. Industriální dědictví ve spojitosti s dramatickou historií města činí z Ostravy výjimečný urbanizovaný objekt se specifickou architekturou kulturou i způsobu života místních lidí. Můžeme říct, že Ostrava je prostě jiná než ostatní česká města.

## Seznam použité literatury

- [1] ČERTÍK, M. a kol. *Cestovní ruch. Vývoj organizace, řízení*. 1.vyd. Praha: OFF, 2000. 351 s. ISBN 978-82-238-6275-1.
- [2] FOTOAPARAT [online]. [cit. 2010-04-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.fotoaparát.cz/gallery/popup/469407>>.
- [3] GAWORECKI, W. *Turystyka*. 1 vyd. Varšava: PWE, 2003. 438 s. ISBN 83-208-1471-5.
- [4] HESKOVÁ, M. a kol. *Cestovní ruch pro vyšší a vysoké školy*. 1. vyd. Praha: Fortuna, 2006. 224 s. ISBN 80-7168-948-3.
- [5] HLUŠÍČKOVÁ, H. (editor) a kol. *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1 díl. Praha: Libri, 2002. 450 s. ISBN: 80-7277-043-8.
- [6] HOLEČEK, M.; MARIOT, P.; STRÍDA, M. *Zeměpis cestovního ruchu*. 1 vyd. Praha: Česká geografická společnost, s.r.o., 1999. 99 s. ISBN 80-86034-39-9.
- [7] HRADY [online]. [cit. 2010-04-04]. Dostupný z WWW: <[http://www.hradycz/wnd\\_show\\_pic.php?picnum=86735](http://www.hradycz/wnd_show_pic.php?picnum=86735)>.
- [8] HRALA, V. *Geografie cestovního ruchu*. 2. upr. vyd.. Praha : Idea servis, 1994. 190 s. ISBN 80-901462-4-4.
- [9] JIŘÍK, K; KLÍMA, B.; MYŠKA, M.; PITRONOVÁ, B.; STEINER, J. *Dějiny Ostravy*. 1. vyd. Český Těšín: Sfinga, 1993. 811 s. ISBN 80-85491-39-7.
- [10] KASPAR, C. *Základy cestovního ruchu*. 1.vyd. Banská Bystrica: EF UMB, 1995. s.142. ISBN 80-901166-5-5.
- [11] LEDNICKÝ, V. *Strategický management*. 1. vyd. Ostrava: Akademie Jana Amose Komenského, 2000. 179 s. ISBN 80-7048-019-x.
- [12] LEDNICKÝ, V. *Tvorba strategie územního celku*. 1. vyd. Ostrava: VŠB-TU, 2003. 143 s. ISBN 80-248-0468-9.
- [13] LEDNICKÝ, V. *Využití technických památek v cestovním ruchu*. 1 vyd., Ostrava: VŠB-TU, 2004. 126 s. ISBN: 80-248-0611-8.
- [14] LEDNICKÝ, V.; VANĚK, J.; PYKA, J. *Možnosti využití klastrů v cestovním ruchu*. 1 vyd. Karviná: OPF SU, 2008. 114 s. ISBN 978-80-7248-508-6.
- [15] LEDNICKÝ, V.; VANĚK, J.; ŠEBESTOVÁ, J. *Tvorba a využití neprůmyslových klastrů malých a středních podniků*. 1 vyd. Karviná: OPF SU, 2009. 176 s. ISBN 978-80-7248-568-0.

- [16] MALÁ, Vlasta. a kol. *Základy cestovního ruchu*. 1. vyd. Praha: Oeconomia, 2002. 100 s. ISBN 80-245-0439-1.
- [17] MATĚJ M. a kol. *Technické památky v Ostravě*. 1. vyd. Ostrava: Statutární město Ostrava ve spolupráci s vydavatelstvím Repronis, 2007. 103 s. ISBN: 978-80-7329-157-0.
- [18] MUZEUM OKD [online]. [cit. 2010-04-02]. Dostupný z WWW:<[http://www.muzeumokd.cz/dokums\\_raw/revitalizace\\_hornickeho\\_muze\\_a\\_v.doc](http://www.muzeumokd.cz/dokums_raw/revitalizace_hornickeho_muze_a_v.doc)>.
- [19] NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV [online]. [cit. 2010-04-03]. Dostupný z WWW:< <http://www.npu.cz/>>.
- [20] OSTRAVA [online]. [cit. 2010-04-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.ostrava.cz>>.
- [21] OSTRAVA [online]. [cit. 2010-04-01]. Dostupný z WWW: <[http://www.ostrava.cz/jahia/webdav/site/ostlava/shared/aktuality\\_2009/venuse-web.jpg](http://www.ostrava.cz/jahia/webdav/site/ostlava/shared/aktuality_2009/venuse-web.jpg)>.
- [22] OSTRAVA [online]. [cit. 2010-04-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.ostrava.cz/jahia/Jahia/lang/cs/pid/717>>.
- [23] OSTRAVA AIPORT [online]. [cit. 2010-04-01]. Dostupný z WWW:<[http://www.airport-ostlava.cz/UserFiles/Image/Obrázky/Mapa\\_prijezdu.JPG](http://www.airport-ostlava.cz/UserFiles/Image/Obrázky/Mapa_prijezdu.JPG)>.
- [24] OSTRAVACI [online]. [cit. 2010-04-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.ostravaci.cz/?s=fotoalbum-ostlava&b=51#>>.
- [25] PANASIUK, A. *Ekonomika turystyki*. 1 vyd. Warszawa: PWN, 2007. 229 s. ISBN 978-83-01-14722-8.
- [26] STAVITEL [online]. [cit. 2010-04-02]. Dostupný z WWW: <<http://stavitel.ihned.cz/c1-38678140-nove-vitkovice-az-za-60-miliard-korun>>.
- [27] VITKOVICE [online]. [cit. 2010-04-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.vitkovice.cz>>.
- [28] VITKOVICE [online]. [cit. 2010-04-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.vitkovice.cz/default/file/download/id/2282/inline/1>>.
- [29] WIKIPEDIA [online]. [cit. 2010-04-02]. Dostupný z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/wiki/Bruno\\_ze\\_Schauenburku](http://cs.wikipedia.org/wiki/Bruno_ze_Schauenburku)>.

## Seznam zkratek

apod.	a podobně
aj.	a jiné
č.	číslo
EN	evropská norma
ha	hektar
CHKO	chráněná krajinná oblast
kap.	kapitola
km	kilometr
m.n.m.	metrů nad mořem
mld.	miliarda
MPZ	městská památková zóna
obr.	obrázek
ODIS	Ostravský integrovaný dopravní systém
PM10	poléťavý prach s částicemi menší než 10 $\mu\text{m}$
tab.	tabulka
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization - Organizace spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu
WWW	World Wide Web



## **Seznam příloh**

Příloha č. 1 – Dotazník